



TUGAS AKHIR - RP14-1501

MODEL PERKEMBANGAN HARGA LAHAN PASCA PEMBANGUNAN JALAN ARTERI PORONG DI SIDOARJO

NUR FITRIAH ANDRIANI
NRP 3612 100 002

Dosen Pembimbing :
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016



FINAL PROJECT - RP14-1501

MODEL OF LAND PRICE DEVELOPMENT AFTER PORONG ARTERIAL ROAD CONSTRUCTON IN SIDOARJO

NUR FITRIAH ANDRIANI
NRP 3612 100 002

Supervisor
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.

DEPARTEMENT URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2016

LEMBAR PENGESAHAN

MODEL PERKEMBANGAN HARGA LAHAN PASCA PEMBANGUNAN JALAN ARTERI PORONG DI SIDOARJO

TUGAS AKHIR

Ditujukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat

Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Pada

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultaas Teknik Sipil dan Perencanaan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh

NUR FITRIAH ANDRIANI

NRP. 3612 100 002

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :

Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.

NIP. 197902 022008 121001

SURABAYA, JULI 2016



MODEL PERKEMBANGAN HARGA LAHAN PASCA PEMBANGUNAN JALAN ARTERI PORONG DI SIDOARJO

Nama Mahasiswa : Nur Fitriah Andriani
NRP : 36 12 100 002
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Ardy Maulidy Navastara, ST., M.T

ABSTRAK

Terbangunnya Jalan Arteri Porong di Sidoarjo menyebabkan adanya kemudahan aksesibilitas yang mendorong meningkatnya harga lahan di sekitar kawasan.. Peningkatan harga lahan di kawasan tersebut berkisar sebesar 317% untuk tanah sawah dan 50% untuk tanah kering. Kondisi tersebut diyakini akan terus berlangsung sepanjang koridor jalan dan jika dibiarkan secara terus menerus dapat menghambat rencana pengembangan kawasan. Oleh karena itu, model harga lahan diperlukan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan untuk pengembangan kawasan.

Penelitian ini bertujuan untuk memodelkan harga lahan pasca terbangunnya Jalan Arteri Porong dengan sasaran 1, memetakan persebaran harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong, sasaran 2 mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan, dan sasaran 3 memodelkan harga lahan. Teknik analisis yang digunakan dalam sasaran 1 adalah teknik analisis interpolasi, sasaran 2 teknik analisis konfirmatori faktor, dan sasaran 3 teknik analisis regresi spasial dengan aplikasi GIS.

Adapun hasil dari penelitian ini pada sasaran pertama diperoleh peta sebaran harga lahan yang pada 3 tahun terakhir perkembangannya cenderung mengarah ke pusat kegiatan dan koridor Jalan Arteri. Faktor-faktor yang mempengaruhi terdiri dari faktor aksesibilitas dan kebijakan pemerintah. Model perkembangan harga lahan yang dihasilkan yaitu $Y = 1.402.004,91 - 107,07 x_1 + 105,586 x_2 + 163,336 x_3 - 445,881 x_4 - 271,147 x_5 - 61,274 x_6 + 246,296 x_7$. Terdapat 7 variabel spasial yang signifikan terhadap perkembangan harga lahan yang menyusun model tersebut.

Kata Kunci: Harga Lahan, Jalan Arteri, Regresi Spasial

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

MODEL OF LAND PRICE DEVELOPMENT AFTER PORONG ARTERIAL ROAD CONSTRUCTION IN SIDOARJO

Name : Nur Fitriah Andriani
Reg. Number : 36 12 100 002
Department : Urban and Regional Planning
Advisor : Ardy Maulidy Navastara, ST., M.T

ABSTRACT

Porong Arterial Road establishment will increase the level of accessibility in the surrounding area that will be impacted to increasing of land price around the road. Increasing of land price in the area range from 317% for paddy soil and 50% for dry land. The factual conditions showed are believed to be continuing along the Porong Arterial Road corridor and if allowed continuously, it will be able to inhibit the development plan of the region. Therefore, land price model is required as a reference in decision-making for the development of the region.

This study aims to formulate model of land price after the establishment of Porong Arterial Road. That objectives can be achieved through the research stages as follows: (1) Mapping the distribution of land price in the surrounding area of Porong Arterial Road, (2) Identifying the factors that influence land price, and (3) Formulating model of land price. The analysis technique used in this study for the first stage is interpolating analysis technique, the second stage using confirmatory factor analysis technique, and for third stage using spatial regression analysis technique supported by Geographic Information System software.

The results of this study in the first stage is distribution map of land price in the last 3 years which tend to developed toward the center of activity and Arterial Road corridor. The influenced factors is accessibility and government policy. The output of the third step is model of land price, $Y = 1.402.004,91 - 107,07 x_1 + 105,586 x_2 + 163,336 x_3 - 445,881 x_4 - 271,147 x_5 - 61,274 x_6 + 246,296 x_7$. There are 7 spatial variables that influence significantly the developments of land price which compose the model.

Keywords: Arterial Road, Land Price, Spatial Regression

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	iii
ABSTRAK	v
<i>ABSTRACT</i>	vii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
DAFTAR TABEL	xxi
DAFTAR LAMPIRAN	xxiii
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan dan Sasaran	6
1.4 Ruang Lingkup Penelitian.....	6
1.4.1 Ruang Lingkup Pembahasan.....	6
1.4.2 Ruang Lingkup Substansi	6
1.4.3 Ruang Lingkup Wilayah	7
1.5 Manfaat Penelitian.....	11
1.5.1 Manfaat Praktis	11
1.5.2 Manfaat Akademik.....	11
1.6 Sistematika Penulisan.....	11
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	 13
2.1 Lahan	13
2.1.1 Pengertian Lahan.....	13
2.1.2 Nilai dan Harga Lahan	14
2.1.3 Teori Harga Lahan dan Faktor Lokasi	17
2.1.4 Pola dan Struktur Harga Lahan	18
2.2 Faktor-Faktor Penentu Harga Lahan	19

2.3 Keterkaitan Antara Pembangunan Jaringan Transportasi Terhadap Harga Lahan	27
2.4 Model Struktur Kota dalam Kaitannya dengan Harga Lahan	28
2.5 Pemodelan Harga Lahan	32
2.5.1 Klasifikasi Model	32
2.5.2 Studi Penelitian Terdahulu	33
2.6 Sintesa Kajian Pustaka	42
BAB III METODE PENELITIAN	45
3.1 Pendekatan Penelitian	45
3.2 Jenis Penelitian	45
3.3 Indikator dan Variabel Penelitian	46
3.4 Metode Pengumpulan Data	51
3.4.1 Metode Pengumpulan Data Primer	51
3.4.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder	51
3.5 Metode Analisis	53
1.6 Tahapan Penelitian	61
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	65
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	65
4.1.1 Orientasi Wilayah Penelitian	65
4.1.2 Penggunaan Lahan	71
4.1.3 Kondisi Fisik dan Lingkungan	71
4.1.4 Kondisi Kependudukan	79
4.1.5 Harga Lahan Berdasarkan Zona Nilai Tanah	81
4.1.6 Ketersediaan Prasarana Transportasi	87
4.1.7 Persebaran Sarana Pelayanan Umum	93
4.1.8 Rencana Pola Ruang Wilayah Penelitian ..	95
4.1 Analisis Persebaran Harga Lahan di Kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	105
4.2 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Harga Lahan di Kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	116

4.3 Model Perkembangan Harga Lahan di Kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.....	141
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	163
5.1 Kesimpulan	163
5.2 Rekomendasi.....	165
DAFTAR PUSTAKA.....	168
LAMPIRAN.....	177

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Indikator Pengaruh Perkembangan Harga Lahan ...	23
Tabel 2.2 Kajian Mengenai Faktor-Faktor Penentu Harga Lahan	24
Tabel 2.3 Deskripsi Metode-Metode dalam Penelitian Terdahulu.....	41
Tabel 2.4 Sintesa Kajian Pustaka.....	42
Tabel 3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional.....	47
Tabel 3.2 Teknik Pengumpulan Data Primer.....	51
Tabel 3.3 Teknik Pengumpulan Data Sekunder.....	52
Tabel 3.4 Teknik Analisis Data.....	59
Tabel 4.1 Jarak Wilayah Studi dengan Ibukota Kecamatan ...	87
Tabel 4.2 Angkutan Umum yang Melintas di Wilayah Penelitian	88
Tabel 4.3 Jumlah Sarana Pendidikan di Wilayah Penelitian ..	93
Tabel 4.4 Jumlah Sarana Kesehatan di Wilayah Penelitian....	94
Tabel 4.5 Jumlah Sarana Industri di Wilayah Penelitian	94
Tabel 4.6 Faktor, Variabel, dan Kode Variabel yang Mempengaruhi Harga Lahan di Kawasan Sekitar Jalan Arteri Porong.....	116
Tabel 4.7 Hasil Uji Validitas.....	118
Tabel 4.8 Hasil Uji Reliabilitas.....	119
Tabel 4.9 Iterasi Faktor Aksesibilitas	120
Tabel 4.10 Iterasi Faktor Kondisi Fisik	121
Tabel 4.11 Iterasi Faktor Kebijakan Pemerintah	121
Tabel 4.13 . Kesimpulan Variabel-Variabel dalam Setiap Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Harga Lahan di Kawasan Sekitar Jalan Arteri Porong....	123
Tabel 4.14 Deskripsi Variabel Berpengaruh.....	127

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Delineasi Wilayah Penelitian	9
Gambar 2.1 Teori Zona Konsentris.....	29
Gambar 2.2 Teori Sektoral.....	30
Gambar 2.3 Teori Pusat Berganda	31
Gambar 2.4 Penampang Melintang Harga Tanah Kota Bandung Arah Utara-Selatan	35
Gambar 2.5 Penampang Memanjang Harga Tanah Kota Bandung Arah	35
Gambar 2.6 Peta Harga Tanah Kota Bandung Hasil Pemodelan Menggunakan Metode Ordinary Kriging	36
Gambar 3.1 Langkah-Langkah Pengacakan Menggunakan Microsoft Excel.....	54
Gambar 3.2 Diagram Proses CFA.....	57
Gambar 3.3 Alur CFA.....	58
Gambar 3.4 Kerangka Penelitian	64
Gambar 4.1 Peta Delineasi Wilayah Penelitian	67
Gambar 4.2 Peta Penggunaan Lahan	73
Gambar 4.3 Peta Topografi di Kabupaten Sidoarjo	75
Gambar 4.4 Peta Area Rawan Banjir	77
Gambar 4.5 Diagram Jumlah Penduduk di Wilayah Penelitian Menurut Jenis Kelamin	79
Gambar 4.6 Diagram Jumlah Penduduk Total per Desa/Kelurahan di Wilayah Penelitian	80
Gambar 4.7 Diagram Kepadatan Penduduk per Desa/Kelurahan di Wilayah Penelitian.....	81
Gambar 4.8 Peta ZNT 2013 di Kecamatan Porong Bagian 1 .	83
Gambar 4.9 Peta ZNT 2013 di Kecamatan Porong Bagian 2 .	85
Gambar 4.10 Peta Rute Angkutan.....	91
Gambar 4.11 Peta Fasilitas Perdagangan dan Jasa	97

Gambar 4.12 Peta Fasilitas Pendidikan.....	99
Gambar 4.13 Peta Fasilitas Kesehatan	101
Gambar 4.14 Peta Rencana Pola Ruang.....	103
Gambar 4.15 Peta Sebaran Titik Sampel Harga Lahan.....	107
Gambar 4.16 Peta Kontur Harga Lahan Tahun 2013.....	109
Gambar 4.17 Peta Kontur Harga Lahan Tahun 2014.....	111
Gambar 4.18 Peta Kontur Harga Lahan 2015	113
Gambar 4.19 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Jalan Arteri.....	142
Gambar 4.20 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Jalan Kolektor	143
Gambar 4.21 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Jalan Lokal	143
Gambar 4.22 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Jalan Lingkungan.....	144
Gambar 4.23 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Rute Angkutan	144
Gambar 4.24 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Pusat Kegiatan	145
Gambar 4.25 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Pusat Pekerjaan.....	145
Gambar 4.26 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Fasilitas Perjas	146
Gambar 4.27 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Fasilitas Kesehatan	146
Gambar 4.28 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Daerah Rawan Banjir.....	147
Gambar 4.29 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Daerah Rawan Lumpur	147

Gambar 4.30 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan
Rencana Industri 148

Gambar 4.31 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan
Rencana Jalan 148

Gambar 4.32 Peta Prediksi Pola Harga Lahan..... 157

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A	177
LAMPIRAN B	179
LAMPIRAN C	197
LAMPIRAN D	199
LAMPIRAN E	203
LAMPIRAN F	218
LAMPIRAN G	226
LAMPIRAN H	240

Halaman ini sengaja dikosongkan

Halaman Ini Sengaja Dikosongkan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring dengan berjalannya waktu, kota mengalami perkembangan lahan sebagai akibat dari pertambahan penduduk, perubahan sosio-ekonomi dan budayanya serta interaksinya dengan kota-kota lain dan daerah di sekitarnya. Kota sebagai perwujudan spasial cenderung mengalami perubahan (aspek fisik dan nonfisik) dari waktu ke waktu, begitu pula dengan fungsi-fungsi perkotaan (Koestoer, 2007). Setiap bentuk perubahan pemanfaatan lahan pada suatu bidang tertentu akan berpotensi mempengaruhi bidang penggunaan lahan di dekatnya, gejala ini disebut sebagai efek lintas batas (*transboundary effect phenomena*) (Yunus, 2008). Dijelaskan oleh Bourne dalam Wicaksono (2011) bahwa terdapat empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan suatu guna lahan, yaitu perluasan batas kota, peremajaan pusat kota, perluasan jaringan infrastruktur terutama jaringan transportasi, serta tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu. Berdasarkan hal tersebut, maka dapat diindikasikan bahwa ada hubungan antara perkembangan pemanfaatan lahan dengan pengembangan jaringan infrastruktur transportasi di suatu kawasan. Adanya jaringan transportasi akan mempengaruhi tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas.

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan pencapaian lokasi dan hubungannya satu sama lain, mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Leksono dalam Parlindungan, 2010). Bintarto (1983) mengatakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah

tersebut maka semakin mudah aksesibilitas yang didapat begitu pula sebaliknya semakin rendah tingkat aksesibilitas yang didapat maka semakin sulit daerah itu dijangkau dari daerah lainnya. Berdasarkan beberapa pendapat tersebut, dapat dikatakan bahwa semakin banyaknya sistem jaringan transportasi yang tersedia, maka semakin tinggi tingkat aksesibilitas. Dalam pemilihan lokasi tempat tinggal, manusia cenderung memilih lokasi dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi untuk memudahkan pergerakannya (Koestoer, 2001). Menurut Yunus (1999), faktor aksesibilitas merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap nilai lahan di suatu kawasan. Hal tersebut juga akan berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut. Harga lahan adalah suatu penilaian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya (Drabkin, 1977). Harga lahan dan nilai lahan memiliki keterkaitan fungsional dalam pengertiannya, di mana harga lahan umumnya ditentukan oleh nilai lahan atau harga lahan akan mencerminkan tinggi rendahnya nilai lahan (Yunus, 1999).

Menurut RTRW Kabupaten Sidoarjo Tahun 2009-2029 dalam arahan pemanfaatan ruang disebutkan bahwa salah satu indikasi program di sektor pekerjaan umum adalah adanya proyek pembangunan Jalan Arteri Porong. Dalam melancarkan kegiatan antar wilayah terutama yang melintasi Jalan Raya Porong, Badan Penanggulangan Lumpur Sidoarjo (BPLS) membangun jalan tersebut sebagai strategi dalam mengatasi kemacetan di Jalan Raya Porong yang disebabkan karena kondisi jalan yang kurang baik akibat bencana lumpur LAPINDO, sehingga menyebabkan jalan tersebut tidak dapat berfungsi secara optimal (Tribunnews, 2013). Jalan arteri ini dibangun sepanjang 7,1 km (sidoarjonews.com, 2012). Secara keseluruhan, proyek relokasi Jalan Arteri Porong yang menjadi

tanggung jawab BPLS itu membutuhkan lahan 123,76 hektar (viva.co.id, 2010). Adanya jalan tersebut sangat berpotensi menimbulkan perubahan guna lahan di sekitar kawasan, hal ini disebabkan karena berdasarkan pendapat ahli sebelumnya bahwa banyaknya jaringan transportasi yang tersedia akan semakin memudahkan aksesibilitas dan manusia cenderung memilih tempat tinggal dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi. Selain itu, berdasarkan pengamatan lapangan bahwa kawasan di sekitar Jalan Raya Porong yang lama merupakan pusat-pusat kegiatan. Sehingga, adanya kemudahan akses akibat adanya jalan baru yang menggantikan fungsi jalan lama tersebut akan mendorong perubahan guna lahan yang berdampak pada meningkatnya nilai lahan di sekitarnya. Secara teori, hal ini akan berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan sekitar jalan tersebut.

Harga lahan di kawasan yang masih berupa sawah pada saat awal pembangunan Jalan Arteri Porong, untuk tanah sawah ditetapkan harga tertinggi Rp 120 ribu per meter persegi, sedangkan tanah kering bervariasi tergantung lokasinya dengan harga tertinggi Rp 1 juta per meter persegi (dprd.jatimprov.go.id, 2010). Sejak adanya pembangunan Jalan Arteri Porong tersebut, pada tahun 2015 harga lahan di kawasan sekitar jalan tersebut meningkat menjadi 500 ribu hingga 750 ribu per meter persegi untuk tanah sawah dan lebih dari 1 juta per meter persegi untuk tanah kering (rumahdijual.com, 2015). Dalam 3 tahun terakhir sejak jalan tersebut difungsikan secara optimal, harga lahannya tertinggi 1.200.000 pada tahun 2013, 1.375.000 pada tahun 2014, dan 1.550.000 pada tahun 2015 (Survei Primer, 2015). Peningkatan harga lahan tersebut pada tahun 2015 berkisar sebesar 317% untuk tanah sawah dan 50% untuk tanah kering. Kondisi faktual tersebut menunjukkan adanya peningkatan harga lahan yang diyakini akan terus berlangsung sepanjang koridor Jalan Arteri Porong. Sebagai

contoh, di Kelurahan Juwet Kenongo yang merupakan pusat kegiatan di Kecamatan Porong berdasarkan hasil wawancara ke Sekretaris Kelurahan Juwet Kenongo (2016) disebutkan bahwa harga pasaran rata-rata di Kelurahan Juwet Kenongo tahun 2016 adalah mencapai 1,5 juta. Jika kenaikan tersebut dibiarkan secara terus menerus, akan dapat menghambat rencana pengembangan kawasan. Seperti dalam kasus proyek pembangunan relokasi Tol Porong, akibat adanya peningkatan harga lahan di lapangan yang cukup drastis mengakibatkan proyek pembangunan terhambat (suarasurabaya.net, 2011). Selain itu, adanya perbedaan harga lahan yang cukup berarti antara harga di lapangan dengan NJOP berakibat menimbulkan kerugian finansial yang cukup besar bagi pengembang kawasan tersebut dan juga dapat menyebabkan kurang tepatnya tujuan yang ingin dicapai di awal (pajak.go.id, 2014).

Oleh karena itu, dalam mendukung kegiatan pengembangan lahan di sekitar kawasan pasca terbangunnya Jalan arteri tersebut dan untuk mengendalikan harga lahan, maka informasi harga lahan dalam bentuk model harga lahan diperlukan guna membantu dalam perencanaan ataupun pengambilan keputusan untuk pengembangan kawasan baik dalam jangka waktu panjang maupun pendek. Pemodelan harga lahan dapat menggambarkan harga lahan di suatu wilayah dengan baik dan akurat berdasarkan variabel-variabel yang mempengaruhinya. Menurut Jones (1994), ada beberapa kegunaan penting dari informasi mengenai harga lahan antara lain adalah sebagai masukan utama untuk keperluan perencanaan infrastruktur, manajemen pertumbuhan kota dan wilayah, serta untuk mengidentifikasi kebutuhan jangka panjang akan lahan perkotaan. Sementara menurut Dowall dan Leaf (1991), informasi mengenai harga lahan sangat dibutuhkan terutama dalam konteks pengambilan keputusan perencanaan, evaluasi kebijakan pemerintah, pengaturan investasi sektor

swasta, serta penstrukturan pajak yang dikenakan pada lahan. Oleh karena itu, penelitian ini akan meneliti mengenai pemodelan harga lahan di sekitar kawasan Jalan Arteri Porong pasca terbangunnya jalan arteri tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Terbangunnya Jalan Arteri Porong akan meningkatkan tingkat aksesibilitas di sekitar kawasan tersebut. Adanya kemudahan aksesibilitas yang ada akan mendorong meningkatnya harga lahan di sekitar jalan tersebut. Peningkatan harga lahan di kawasan tersebut berkisar sebesar 317%. Kondisi faktual tersebut menunjukkan adanya perbedaan harga lahan yang diyakini akan terus berlangsung sepanjang koridor Jalan Arteri Porong. Kenaikan harga lahan tersebut merupakan kenaikan yang tidak wajar. Jika dibiarkan secara terus menerus, akan dapat menghambat rencana pengembangan kawasan. Oleh karena itu, dalam mendukung kegiatan pengembangan lahan di sekitar kawasan dan sebagai pengendali harga lahan, maka informasi harga lahan dalam bentuk model harga lahan diperlukan untuk membantu dalam perencanaan ataupun pengambilan keputusan untuk pengembangan kawasan baik dalam jangka waktu pendek maupun panjang. Pemodelan harga lahan dapat menggambarkan harga lahan di suatu wilayah dengan baik dan akurat berdasar variabel-variabel yang mempengaruhinya.

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, pertanyaan yang diajukan dalam penelitian ini adalah *“Bagaimana model perkembangan harga lahan di kawasan Jalan Arteri Porong Sidoarjo?”*

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka tujuan dari penulisan ini adalah untuk memodelkan harga lahan pasca

terbangunnya Jalan Arteri Porong. Untuk dapat merumuskan model tersebut, maka perlu dilakukan beberapa sasaran sebagai berikut:

1. Memetakan persebaran harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong
3. Memodelkan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1 Ruang Lingkup Pembahasan

Pembahasan dalam penelitian ini adalah mengenai pemodelan harga lahan di kawasan Jalan Arteri Porong menggunakan metode regresi spasial yang didasarkan pada faktor-faktor yang mempengaruhinya.

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi

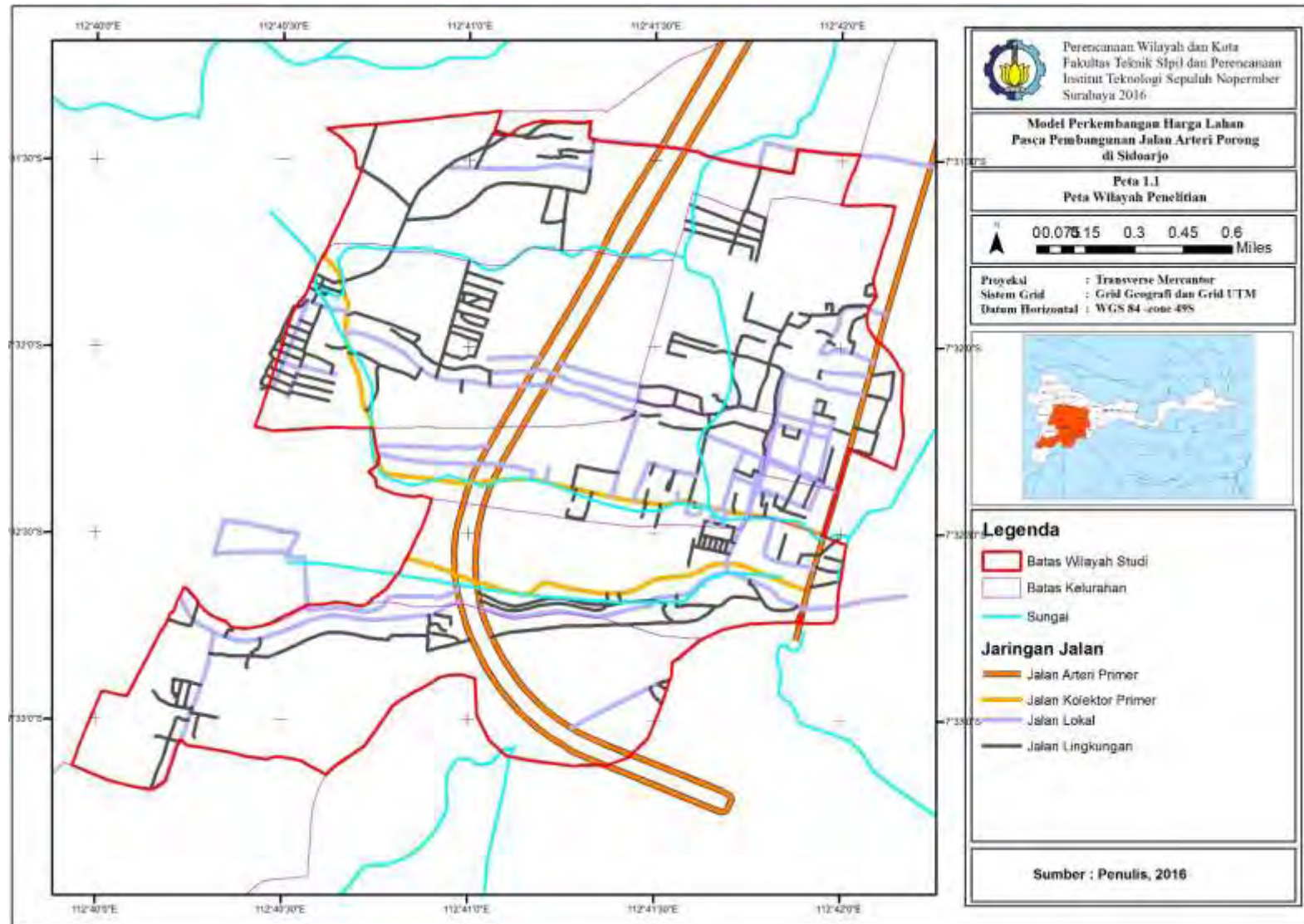
Agar tujuan dan sasaran penelitian dapat tercapai, maka digunakan beberapa ilmu dan atau teori yang akan diterapkan dalam penelitian ini. Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini antara lain teori tata guna lahan yang meliputi: definisi, pengembangan lahan, harga lahan dan faktor-faktor yang berpengaruh, serta teori ekonomi lahan. Untuk menunjang teori yang digunakan dalam penelitian, maka dilakukan kajian terhadap penelitian terdahulu mengenai analisis perubahan harga lahan.

1.4.3 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian ini adalah di sepanjang koridor Jalan Arteri Porong, di mana terdapat 6

kelurahan/desa yang berbatasan langsung dengan jalan arteri dan masih terkena pengaruh adanya pusat kegiatan. Kelurahan/desa tersebut diantaranya, Desa Pamotan, Desa Kesambi, Kelurahan Gedang, Kelurahan Juwet Kenongo, Kelurahan Porong, dan Desa Kebonagung. Selain itu, pada kelurahan/desa tersebut juga dilalui oleh jalan kolektor primer yang menghubungkan langsung ke Jalan Arteri Porong. Sehingga, hal tersebut menyebabkan kawasan sekitar jalan tersebut juga berpotensi mendapatkan pengaruh dari keberadaan Jalan Arteri Porong.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar 1.1 Peta Delineasi Wilayah Penelitian

Sumber: Bappeda Kabupaten Sidoarjo

Halaman ini sengaja dikosongkan

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Praktis

Penelitian ini berfungsi terhadap pemberian informasi kepada Pemerintah Kabupaten Sidoarjo mengenai model harga lahan di sekitar kawasan Jalan Arteri Porong, sehingga bermanfaat dalam mengambil kebijakan tentang pertanahan maupun pengembangan kawasan.

1.5.2 Manfaat Akademik

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah memberikan kontribusi pengembangan ilmu pada bidang Tata Guna Pengembangan Lahan dalam memperkaya teknik melakukan perumusan model harga lahan.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang penelitian, rumusan permasalahan dan pertanyaan penelitian, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, kerangka berpikir, serta sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan mengenai teori-teori yang digunakan atau dijadikan pedoman dalam melakukan proses analisis untuk dapat mencapai tujuan penelitian, dimana teori-teori yang dibahas meliputi teori tata guna lahan, nilai dan harga lahan, dan pemodelan harga lahan..

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini akan menjelaskan mengenai pendekatan yang digunakan dalam proses penelitian nantinya, terutama dalam melakukan analisis, teknik pengumpulan data serta tahapan analisis yang digunakan dalam penelitian nantinya.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi mengenai gambaran umum dalam menjelaskan kondisi yang terjadi pada wilayah penelitian kaitannya dengan

permasalahan yang terjadi serta pembahasan melalui kegiatan analisis berdasarkan metode yang telah dibahas pada bab sebelumnya sesuai dengan sasaran penelitian yang ditentukan.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisi mengenai kesimpulan yang merupakan hasil dari analisis yang telah dilakukan dalam menjawab rumusan permasalahan agar tujuan penelitian dapat tercapai. Pada bagian akhir ditambahkan saran dan rekomendasi untuk digunakan pada penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Lahan

2.1.1 Pengertian Lahan

Lahan merupakan sumber daya alam yang sangat penting bagi kehidupan manusia. Menurut Jayadinata, lahan berarti tanah yang sudah ada peruntukannya dan umumnya ada pemiliknya (perorangan atau lembaga). Oleh sebab itu, lahan merupakan nilai investasi yang sangat penting bagi kehidupan manusia (Jayadinata, 1999). Lahan bersifat terbatas, sehingga penggunaan lahan memerlukan penataan yang dilakukan secara terencana untuk maksud-maksud penggunaan bagi kesejahteraan manusia. Lahan berfungsi sebagai pendayaguna sosial ekonomi masyarakat, sehingga penataan lahan yang tidak terencana dapat merugikan penduduk sendiri.

Bentuk pemanfaatan lahan menekankan pada ekspresi fisiko spasial kegiatan manusia atas sebuah bidang lahan, sehingga terlihat kenampakan atau bentuk tertentu (Yunus, 2006). Bentuk-bentuk pemanfaatan lahan dapat berupa permukiman, persawahan, industri, perdagangan, jasa, kolam, tambak, lapangan dan sebagainya. Dalam pembangunan kota, lahan menjadi unsur sumberdaya yang penting, namun demikian, lahan mempunyai karakteristik-karakteristik tertentu. Karakteristik lahan pada daerah perkotaan dicirikan oleh dua bentuk, yaitu pemanfaatan lahan non agraris yang berasosiasi dengan *settlement-built up areas* dan pemanfaatan lahan agraris yang berasosiasi dengan *vegetated-area*.

Lebih lanjut Nurmandi (2006) menyebutkan, karakteristik lahan dicirikan oleh lima ciri utama, yaitu: *pertama*, lokasi dan transportasi merupakan unsur yang sangat mempengaruhi sebidang tanah. Semakin tinggi aksesibilitasnya terhadap jalur transportasi dan fasilitas umum, semakin tinggi

pula nilai jual tanah tersebut. *Kedua*, fungsi tanah perkotaan yang semakin kompleks dan saling tergantung antara satu dengan yang lainnya. *Ketiga*, tanah perkotaan membutuhkan jaringan infrastruktur yang dibangun dengan dana yang sangat besar. *Keempat*, sebagai barang ekonomi sifat tanah perkotaan sangat kompleks. Sebidang tanah dapat digunakan untuk tujuan hanya memiliki atau disewa kepada pihak lain atau untuk jaminan (*borg*) di bank. *Kelima*, merupakan sasaran spekulasi yang penting bagi kaum yang bermodal. Tanah yang telah dibeli ditelantarkan untuk sementara waktu sambil menunggu harga yang tinggi untuk dijual kembali (Nurmandi, 2006: 148).

Uraian tersebut menjelaskan mengenai karakteristik lahan di perkotaan, yang mana simpulan dari penjelasan tersebut menyatakan bahwa karakteristik pemanfaatan lahan perkotaan disebabkan karena beragamnya aktivitas penduduk kota yang meliputi dua hal, yaitu pemanfaatan lahan non agraris yang berupa lahan-lahan terbangun dan pemanfaatan lahan agraris yang masih memanfaatkan vegetasi-vegetasi yang ada. Pemanfaatan lahan non agraris yang berupa lahan-lahan terbangun berbentuk permukiman, perdagangan, industri, perkantoran, dan sebagainya. Sedangkan, pemanfaatan lahan yang masih mempertahankan vegetasi yang ada dapat berbentuk taman, tambak, persawahan skala kecil, dan sebagainya.

2.1.2 Nilai dan Harga Lahan

Drabkin (1977) mengemukakan bahwa:

- a. Secara fisik nilai dan harga tidak dapat turun; tidak terpengaruh faktor waktu
- b. Tidak dapat dipindahkan
- c. Secara kuantitas terbatas dan persediaannya tidak dapat ditingkatkan
- d. Tidak hanya digunakan untuk tujuan produksi tapi untuk investasi atau sebagai dasar simpanan

Sedangkan menurut Darin-Drabkin (1997) nilai lahan atau *land value* adalah suatu penilaian lahan didasarkan pada kemampuan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya. Harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas pada pasaran lahan (Sujarto, 1958: 18 dalam Hasyim, 1995: 12). Nilai lahan dan harga lahan mempunyai kaitan yang erat. Semakin tinggi harga lahan disebabkan karena semakin meningkatnya kualitas dan nilai strategis suatu lahan. Sehingga harga lahan dapat diformulasikan sebagai berikut $\text{harga lahan} = \text{nilai lahan} + f(x_1 + x_2 + x_3 + \dots x_n)$.

Perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan akan memberikan konsekuensi pada kenaikan harga lahan. Suatu lahan yang dimanfaatkan menjadi kawasan produktif akan menaikkan harga lahan. Pada pembangunan kota baru yang secara lengkap terdapat komponen-komponen kegiatan fungsional yang bersifat produktif, memerlukan suatu yang sangat peka terhadap kemungkinan kenaikan harga lahan (Budiharjo, 2005). Menurut Soesilo dikatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi harga tanah pada suatu lokasi, adalah jarak dan kualitas lingkungan. Jarak yang dimaksud yaitu kemudahan menuju tempat kerja, pusat perdagangan, lokasi terminal terdekat, tempat-tempat aktivitas lainnya seperti sekolah, klinik pengobatan. Sedangkan kualitas lingkungan yaitu kondisi permukiman, kepadatan perumahan dan kualitas lingkungan lainnya (Soesilo dalam Purbalangi, 2014).

Menurut Brian Berry (1984), dalam Luky (1997), harga tanah merupakan refleksi dari nilai tanah artinya harga merupakan cerminan dari nilai tanah tersebut. Pengertian umum dari nilai dan harga tanah adalah:

- a. Nilai lahan (*land value*) adalah perwujudan dari kemampuan sehubungan dengan pemanfaatan dan penggunaan tanah
- b. Harga lahan (*land price*) adalah salah satu refleksi dari nilai lahan dan sering digunakan sebagai indeks bagi nilai lahan.

Menurut Luky (1997), dengan adanya investasi pada tanah yang terus-menerus maka harga tanah juga meningkat secara non-linier. Hal ini disebabkan karena harga tanah merupakan harga pasar tidak sempurna (*imperfect market*), artinya harga tanah tidak mungkin turun karena tidak berimbang antara *supply* dan *demand*. Sebidang tanah akan memiliki nilai atau harga yang tinggi bila terletak pada lokasi yang strategis (aktivitas ekonomi yang tinggi, lokasi mudah dijangkau dan tersedia infrastruktur yang lengkap). Harga tanah bergerak turun seiring jarak dari pusat kota (produktif) ke arah pedesaan (konsumtif). Pada daerah sub-sub pusat kota, harga tanah tersebut naik kemudian turun mengikuti jarak dan tingkat aktivitas di atasnya (Cholis 1995, dalam Luky 1997).

Nilai dan harga lahan di perkotaan dan pedesaan berbeda, karena adanya perbedaan faktor-faktor penentu peningkatan harga lahan. Pemanfaatan lahan perkotaan banyak ditentukan oleh faktor-faktor untuk kegiatan perdagangan dan jasa, sedangkan lahan pertanian faktor penentunya sangat ditentukan oleh tingkat kesuburan lahan untuk usaha pertanian. Selain itu, jika di perkotaan terjadi perubahan dalam penyediaan sarana dan prasarana, serta adanya investasi pemerintah dan swasta di kawasan tersebut, menjadi faktor-faktor penentu atas peningkatan harga lahan. Dengan demikian, harga lahan akan menunjukkan suatu pola, dimana harga lahan suatu kawasan akan semakin tinggi apabila semakin mendekati lokasi kegiatan fungsional perkotaan.

Dalam pemanfaatan lahan, selalu terdapat persaingan, permintaan terhadap lahan, pola pemanfaatan lahan kota. Timbulnya persaingan dalam pemanfaatan lahan dipengaruhi oleh keinginan dan kepentingan dari individu dalam menentukan lahan yang baik, diantaranya yaitu: lokasi yang strategis, iklim yang baik, *view* yang bagus, kedekatan dengan daerah lain karena kepentingan tertentu dan lain sebagainya. Dalam hal ini harga lahan memegang peranan yang penting. Harga lahan menentukan permintaan atas lahan serta mempengaruhi intensitas persaingan untuk mendapatkan lahan (Drabkin, 1977).

2.1.3 Teori Harga Lahan dan Faktor Lokasi

Alonso (1970) mendefinisikan harga lahan sebagai sejumlah uang yang dibayar kepada pemilik lahan atas hak menggunakan suatu unit lahan pada periode waktu tertentu. Harga jual adalah harga yang disanggupi pembeli (*willingness to pay*) setelah mempertimbangkan berbagai alternatif dan merupakan nilai diskonto dari total nilai sewa di masa mendatang sedangkan biaya pemilikan lahan ialah fungsi dari harga jual dan harga kontrak. Dalam hal ini, istilah harga lahan (*land price*) sebagai pengganti istilah nilai lahan (*land value*) dalam menganalisis masalah ekonomi lahan perkotaan. Istilah harga lahan lebih dapat mencerminkan nilai pasar atas harga kontrak (*contract rent*), harga jual (*sales price*) dan biaya kepemilikan (*cost of ownership*). Hadianto (2009) menerangkan beberapa faktor yang dianggap berpengaruh terhadap harga lahan yaitu jarak terhadap jalan, drainase, luas tanah, lebar jalan, status jalan, elevasi, kontur dan bentuk tanah. Jarak terhadap jalan merupakan jarak lokasi bidang tanah dengan jalan terdekat yang ada di sekitarnya, baik itu jalan lokal, jalan kolektor maupun jalan arteri primer/sekunder. Hal ini mengindikasikan akses terhadap lokasi obyek tanah tersebut. Kontur yang dimaksud adalah apakah bidang tanah berkontur datar,

bergelombang atau terasering, sedangkan yang dimaksud dengan bentuk tanah adalah apakah bidang tanah berbentuk normal/persegi, persegi lima/trapesium/lainnya atau tidak beraturan.

Harga suatu lahan juga dipengaruhi oleh luas dan kualitas lahan. Kualitas lahan dapat dilihat dari segi kualitas air atau fasilitas air, kesuburan dan kandungan mineral di dalam lahan tersebut. Selain itu, harga lahan juga dipengaruhi oleh faktor lokasi suatu lahan sebagaimana dijelaskan dalam model Von Thunen. Dari beberapa teori lokasi yang ada, teori Von Thunen merupakan teori lokasi klasik yang memelopori teori penentuan lokasi berdasarkan segi ekonomi. Von Thunen mengidentifikasi perbedaan lokasi dari berbagai kegiatan atas dasar perbedaan sewa lahan. Beliau berpendapat bahwa semakin dekat dengan pusat kota/pasar, maka harga sewa tanah akan semakin mahal dan semakin jauh dari pusat kota/pasar, maka harga sewa tanah akan semakin rendah. Perkembangan dari teori Von Thunen selain harga tanah yang tinggi di pusat kota dan makin menurun bila makin menjauh dari pusat kota, selain itu harga tanah tinggi pada jalan-jalan utama dan makin rendah bila menjauh dari jalan utama.

2.1.4 Pola dan Struktur Harga Lahan

Berry dalam Friedmann (1979) menjelaskan pendapatnya bahwa ada hal-hal yang mempengaruhi pola nilai lahan, yaitu nilai lahan pada umumnya menurun apabila semakin menjauhi pusat kota dan aksesibilitas yang tinggi mempengaruhi nilai lahan di suatu kawasan. Dari pendapat tersebut, dapat dikatakan bahwa jarak dan aksesibilitas merupakan salah satu faktor yang memicu terjadinya perubahan terhadap nilai lahan. Hal ini didukung oleh penelitian Allonso (1971) mengenai struktur keruangan kota yang mempengaruhi perbedaan nilai lahan. Tingginya nilai lahan, maka semakin tinggi pula harga lahan.

Menurut Chapin (1972), bahwa pola dan struktur nilai lahan kota dikemukakan sebagai berikut:

1. Pusat wilayah perdagangan (CBD) mempunyai nilai lahan tertinggi dibandingkan dengan wilayah lain
2. Wilayah tempat pusat kerja, pusat perkantoran terletak di sekeliling perbatasan pusat kota mempunyai nilai lahan tertinggi setelah CBD.
3. Makin jauh keluar keliling kawasan tersebut terdapat kawasan perumahan dengan nilai lahan makin jauh dari pusat kota akan semakin berkurang nilainya
4. Pusat-pusat pengelompokan industri dan perdagangan yang menyebar yang mempunyai nilai lahan tinggi dibandingkan dengan sekelilingnya biasanya kawasan seperti ini dikelilingi perumahan.

Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa nilai lahan di perkotaan semakin dekat dengan pusat kota yang memiliki aksesibilitas tinggi maka nilai lahan dan harga lahannya semakin tinggi. Namun, semakin menjauhi pusat kota dengan tingkat aksesibilitas terhadap tempat-tempat pemenuhan kebutuhan masyarakat rendah maka nilai lahan dan harga lahannya pun semakin menurun.

2.2 Faktor-Faktor Penentu Harga Lahan

Perbedaan harga lahan di suatu perkotaan disebabkan karena perbedaan nilai lahan di kawasan tersebut. Beberapa faktor yang menentukan harga lahan adalah sebagai berikut:

a. Faktor Aksesibilitas

Jhon Black mengatakan bahwa aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan pencapaian lokasi dan hubungannya satu sama lain, mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Leksono dalam Parlindungan, 2010). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh D. Dowall

(2004) berpendapat bahwa pembentukan harga lahan dipengaruhi oleh 6 variabel, salah satunya yang terpenting adalah variabel aksesibilitas. Aksesibilitas sangat erat kaitannya dengan jarak terhadap suatu tempat atau kawasan tertentu. Jarak yang dimaksud yaitu kemudahan menuju tempat kerja, pusat perdagangan, lokasi terminal terdekat, tempat-tempat aktivitas lainnya seperti sekolah, klinik pengobatan (Soesilo dalam Purbalangi, 2014). Selain itu, menurut Hadiananto (2009) jarak terhadap jalan yang meliputi jarak lokasi bidang tanah dengan jalan terdekat yang ada di sekitarnya, baik itu jalan lokal, jalan kolektor maupun jalan arteri primer/sekunder mengindikasikan akses terhadap lokasi obyek tanah di suatu kawasan.

Suparmoko (1989) menjelaskan bahwa harga lahan yang berlokasi dekat fasilitas umum akan meningkat. Dengan adanya kegiatan pembangunan, khususnya pembangunan prasarana umum, akan meningkatkan kegunaan dan kepuasan yang dapat diberikan oleh satuan luasan lahan, yang diikuti pula dengan meningkatnya pendapatan masyarakat sehingga harga lahan akan meningkat. Lahan yang dekat pasar oleh masyarakat digunakan untuk daerah pusat kegiatan ekonomi yang akan memberikan pendapatan dan harga sewa yang tinggi untuk berbagai alternatif penggunaan, seperti industri atau penggunaan lain yang menguntungkan. Sutarjo dalam Astrini (2009) memberikan penjelasan tentang pengaruh kualitas dan lokasi lahan terhadap harga lahan. Kenaikan harga lahan merupakan suatu konsekuensi dari suatu perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan. Pembangunan kota memerlukan lahan yang luas dan memerlukan komponen-komponen kegiatan fungsional yang

mendukung dan bersifat produktif seperti sarana transportasi, pasar, bank dan kondisi jalan akan merupakan suatu hal yang sangat peka terhadap kemungkinan kenaikan harga lahan.

Selain diukur dengan jarak, tingkat aksesibilitas dapat diukur dengan waktu tempuh ke suatu pusat kegiatan ataupun pusat pekerjaan. Menurut Franklin dan Waddell (2003) dalam penelitiannya untuk memprediksi harga lahan menggunakan model hedonik disebutkan bahwa variabel waktu tempuh ke pusat pekerjaan menjadi variabel yang berpengaruh secara signifikan. Lalu, menurut Nelson (1977) dalam penelitiannya yang menggunakan model hedonik juga menemukan variabel-variabel yang mempengaruhi harga lahan, yaitu jarak terhadap CBD, waktu tempuh ke CBD, dan waktu tempuh ke pusat pekerjaan. Terdapat juga penelitian yang dilakukan oleh Orford (1999) yang mengkombinasikan variabel jarak terhadap pusat pekerjaan dengan jarak ke fasilitas-fasilitas perkotaan dalam memprediksi harga rumah yang juga erat kaitannya dengan harga lahan. Sehingga, dari teori dan pendapat para ahli di atas dapat diketahui bahwa faktor aksesibilitas yang mempengaruhi harga lahan terdiri dari jarak terhadap suatu tempat dan waktu tempuh ke suatu tempat.

b. Faktor Kondisi Fisik

Kegunaan suatu bidang tanah mempunyai kaitan sangat erat dengan kondisi fisiknya, karena berdasarkan karakteristik kondisi fisik tanah dapat ditentukan penggunaan tanahnya. Kondisi fisik di suatu kawasan dapat mempengaruhi tingkat kenyamanan masyarakat di kawasan tersebut. Hadianto (2009) menerangkan

beberapa faktor yang dianggap berpengaruh terhadap harga lahan yaitu jarak terhadap jalan, luas tanah, lebar jalan, status jalan, elevasi, kontur dan bentuk tanah. Kontur yang dimaksud adalah apakah bidang tanah berkontur datar, bergelombang atau terasering, sedangkan yang dimaksud dengan bentuk tanah adalah apakah bidang tanah berbentuk normal/persegi, persegi lima atau tidak beraturan. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Astrid Damayanti dan Alfian Syah tahun 2011 mengenai penilaian tanah dengan pendekatan keruangan disebutkan ada beberapa faktor fisik yang mempengaruhi harga tanah yaitu bentuk, topografi dan semua keadaan fisik pada persil tanah.

Topografi merupakan gambaran fisik tanah seperti pemandangan dari suatu lahan (*view*), kemiringan, rata atau tidaknya permukaan suatu lahan, ketinggian suatu lahan dibandingkan dengan lingkungannya, drainase, dan kesuburan. Kondisi topografi ini merupakan salah satu hal yang harus dipertimbangkan untuk apa suatu lahan akan dikembangkan. Kondisi topografi erat kaitannya dengan daya dukung suatu lahan untuk penggunaan lahan tertentu. Selain itu, kondisi topografi yang berbeda-beda juga akan mempengaruhi kondisi kerentanan terhadap bencana yang berbeda-beda pula di suatu kawasan. Kualitas daya dukung lahan akan berpengaruh terhadap nilai lahan, sehingga secara tidak langsung juga akan berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut.

Harga lahan tidak dapat dilepaskan pengaruhnya dari nilai lahan. Sehingga, faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan harga lahan diasumsikan berbanding lurus dengan nilai lahan. Adapun menurut Eckert (1990) faktor-faktor yang mempengaruhinya, antara lain:

Tabel 2.1 Indikator Pengaruh Perkembangan Harga Lahan

Indikator	Faktor
Ekonomi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah penduduk 2. Pendapatan penduduk 3. Tingkat inflasi dan kebijakan ekonomi 4. Perkembangan teknologi
Sosial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Distribusi penduduk 2. Perubahan cita rasa 3. Keamanan dan kenyamanan lingkungan
Hukum, politik, dan kebijakan pemerintah	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stabilitas politik 2. Kebijakan tentang kemudahan dan besarnya IMB 3. Kemudahan kredit bank 4. Zoning dan rencana tata ruang wilayah
Fisik, lingkungan, dan lokasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bentuk, ukuran, dan kontur 2. Aksesibilitas, sarana transportasi dan kelengkapan fasilitas 3. Lokasi, jarak dari pusat kota 4. Kelompok pola penggunaan tertentu

Sumber: Eckert, 1990

Lalu, menurut Wolcott (1987) mengemukakan terdapat 4 indikator yang mempengaruhi nilai lahan dan bangunan, yaitu:

1. Indikator ekonomi, yang ditunjukkan dengan hubungan permintaan dan penawaran dengan kemampuan ekonomi masyarakat. Variabel permintaan meliputi jumlah tenaga kerja, tingkat upah, tingkat pendapatan dan daya beli, tingkat suku bunga, dan biaya transaksi. Sedangkan, variabel penawaran meliputi jumlah ketersediaan lahan, biaya perijinan, dan pajak.

2. Indikator sosial, yang ditunjukkan dengan karakteristik penduduk yang meliputi jumlah penduduk, jumlah keluarga, tingkat pendidikan, dan tingkat kejahatan.
3. Indikator pemerintah, yang ditunjukkan dalam bentuk kebijakan/peraturan. Penyediaan fasilitas disinilah yang mempengaruhi penilaian terhadap tanah dan pola penggunaannya, seperti fasilitas keamanan, sarana kesehatan, sarana pendidikan, jaringan transportasi, dan peraturan perpajakan.
4. Indikator fisik yang ditunjukkan dalam hal-hal yang memperlihatkan kondisi lingkungan seperti lokasi dan ketersediaan fasilitas sosial.

Tabel 2.2 Kajian Mengenai Faktor-Faktor Penentu Harga Lahan

No.	Pakar	Faktor-Faktor Penentu Harga Lahan
1.	Hadianto (2009)	<ul style="list-style-type: none"> - Jarak terhadap jalan, drainase - Luas tanah - Lebar jalan - Status jalan - Elevasi, kontur dan bentuk tanah
2.	Sutarjo dalam Astrini (2009)	<ul style="list-style-type: none"> - Kualitas dan lokasi lahan - Pembangunan komponen-komponen kegiatan fungsional yang mendukung dan bersifat produktif seperti sarana transportasi, pasar, bank
3.	Franklin dan Waddell (2003)	<ul style="list-style-type: none"> - Waktu tempuh ke pusat pekerjaan
4.	Soesilo (2000)	<ul style="list-style-type: none"> - Jarak (kemudahan menuju tempat kerja, pusat perdagangan, tempat-tempat aktivitas lainnya seperti sekolah, klinik pengobatan.

No.	Pakar	Faktor-Faktor Penentu Harga Lahan
		<ul style="list-style-type: none"> - Kualitas lingkungan (kondisi permukiman, kepadatan perumahan dan kualitas lingkungan lainnya)
5.	Orford (1999)	<ul style="list-style-type: none"> - Jarak ke pusat pekerjaan - Jarak ke fasilitas-fasilitas perkotaan
6.	Suparmoko (1989)	Kedekatan dengan fasilitas umum
7.	Eckert (1990)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Indikator Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah penduduk - Pendapatan penduduk - Tingkat inflasi dan kebijakan ekonomi - Perkembangan teknologi 2. Indikator Sosial <ul style="list-style-type: none"> - Distribusi penduduk - Perubahan cita rasa - Keamanan dan kenyamanan lingkungan 3. Indikator Hukum, Politik, dan Kebijakan Pemerintah <ul style="list-style-type: none"> - Stabilitas politik - Kebijakan tentang kemudahan dan besarnya IMB - Kemudahan kredit bank - Zoning dan rencana tata ruang wilayah 4. Indikator Fisik <ul style="list-style-type: none"> - Bentuk, ukuran, dan kontur - Aksesibilitas, sarana transportasi dan kelengkapan fasilitas - Lokasi, jarak dari pusat kota

No.	Pakar	Faktor-Faktor Penentu Harga Lahan
		<ul style="list-style-type: none"> - Kelompok pola penggunaan tertentu
8.	Wolcott (1987)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Indikator Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah tenaga kerja - Tingkat upah - Tingkat pendapatan dan daya beli - Tingkat suku bunga - Biaya transaksi - Jumlah ketersediaan lahan - Perijinan - Pajak 2. Indikator Sosial <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah penduduk - Jumlah keluarga - Tingkat pendidikan - Tingkat kejahatan 3. Indikator Pemerintah <ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas keamanan - Sarana kesehatan - Sarana pendidikan - Jaringan transportasi - Peraturan perpajakan - Kebijakan
9.	Nelson (1977)	<ul style="list-style-type: none"> - jarak terhadap CBD - waktu tempuh ke CBD - waktu tempuh ke pusat pekerjaan.

Sumber: Sintesa Pustaka, 2015

2.3 Keterkaitan Antara Pembangunan Jaringan Transportasi Terhadap Harga Lahan

Pembangunan jaringan transportasi sangat erat kaitannya dengan aksesibilitas, Aksesibilitas merupakan suatu ukuran

kenyamanan atau kemudahan pencapaian lokasi dan hubungannya satu sama lain, mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Leksono dkk, 2010). Bintarto (1989) mengatakan salah satu variabel yang dapat menyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut maka semakin mudah aksesibilitas yang didapat begitu pula sebaliknya semakin rendah tingkat aksesibilitas yang didapat maka semakin sulit daerah itu dijangkau dari daerah lainnya (Mohammed, 2010). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh D. Dowall (2004) berpendapat bahwa pembentukan harga lahan dipengaruhi oleh 6 variabel, salah satunya yang terpenting adalah variabel aksesibilitas.

Sutarjo dalam Astrini (2009) memberikan penjelasan tentang pengaruh kualitas dan lokasi lahan terhadap harga lahan. Kenaikan harga lahan merupakan suatu konsekuensi dari suatu perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan. Pembangunan kota memerlukan lahan yang luas dan memerlukan komponen-komponen kegiatan fungsional yang mendukung dan bersifat produktif seperti sarana transportasi, pasar, bank dan kondisi jalan akan merupakan suatu hal yang sangat peka terhadap kemungkinan kenaikan harga lahan. Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa banyaknya jaringan transportasi akan mempengaruhi tingginya tingkat aksesibilitas yang juga akan berpengaruh terhadap harga lahan disebabkan karena lahan yang mempunyai tingkat aksesibilitas maupun sarana transportasi yang memadai akan mendukung kegiatan yang lebih fungsional dan produktif.

2.4 Model Struktur Kota dalam Kaitannya dengan Harga Lahan

Herbert dalam Yunus (2000) mengemukakan bahwa terdapat 3 model klasik berkaitan dengan struktur kota yang dibedakan menjadi teori zona konsentris, teori sektoral dan konsep *multiple-nuclei*. Secara umum model-model tersebut menjelaskan bagaimana tata guna lahan yang mungkin terbentuk di dalam perkembangan suatu kota.

1) Teori Zona Konsentris

Teori zona konsentris merupakan model yang dikemukakan oleh E.W Burgess yang menggambarkan struktur kota sebagai pola lima zona lingkaran konsentris. Menurut model ini, dinamika perkembangan kota akan terjadi dengan meluasnya zona pada setiap lingkaran. Sejalan dengan perkembangan masyarakat maka berkembang pula jumlah penduduk dan jumlah struktur yang dibutuhkan masyarakat dalam menunjang kehidupannya. Sementara itu proses segregasi dan diferensiasi terus berjalan, yang kuat akan selalu mengalahkan yang lemah. Daerah pemukiman dan institusi akan terdepak keluar secara "*centrifugal*" dan "*business*" akan semakin terkonsentrasi pada lahan yang paling baik di kota, atau dengan kata lain sektor yang berpotensi ekonomi kuat akan merebut lokasi strategis dan sektor yang berpotensi ekonomi lemah akan terdepak ke lokasi yang derajat aksesibilitasnya jauh lebih rendah dan kurang bernilai ekonomi. Dengan kata lain, apabila "*landscape*"nya datar sehingga aksesibilitas menunjukkan nilai sama ke segala penjuru dan persaingan bebas untuk mendapatkan ruang, maka penggunaan lahan suatu kota cenderung berbentuk konsentris dan berlapis-lapis mengelilingi titik pusat.

Berdasarkan teori tersebut, dapat diketahui bahwa perkembangan kota ke segala arah yang akan membentuk lapisan-lapisan dengan satu pusat kota di tengah, menunjukkan tingkat aksesibilitas yang sama di tiap lapisan yang sama. Sehingga, besarnya harga lahan akan sama pada tiap lapisan yang sama. Namun, semakin mendekati pusat kota, harga lahannya semakin tinggi karena pusat kota memiliki lokasi yang strategis.



Gambar 2.1 Teori Zona Konsentris

Sumber: http://media.tumblr.com/tumblr_lugka1Ybc11qc26m6.jpg

2) Teori Sektoral

Teori sektoral dirumuskan oleh Hommer Hoyt yang mengemukakan bahwa perkembangan suatu kawasan tidak akan selalu membentuk lingkaran konsentris, akan tetapi terdistribusi sesuai dengan perbedaan potensi pengembangannya. Hal ini akhirnya akan membentuk struktur sektoral, mengingat perkembangan suatu kawasan tidak akan terjadi secara merata ke segala arah. Secara konsep, model teori sektor yang dikembangkan oleh Hoyt dalam beberapa hal masih menunjukkan persebaran zona-zona konsentrisnya. Jelas sekali terlihat disini bahwa jalur transportasi yang menjari (menghubungkan pusat kota

ke bagian bagian yang lebih jauh) diberi peranan yang besar dalam pembentukan pola struktur internal kotanya.

Berdasarkan teori tersebut, jika jalur transportasi berbentuk menjari sesuai dengan potensi pengembangannya, maka tingkat aksesibilitas yang tinggi akan mengikuti ketersediaan jalur transportasi tersebut. Sehingga, harga lahan yang tinggi berada di lahan yang berdekatan dengan jalur transportasi tersebut.



Gambar 2.2 Teori Sektoral

Sumber: http://media.tumblr.com/tumblr_lugkcdxCeM1qc26m6.jpg

3) Teori Pusat Berganda

Teori ini merupakan teori yang dirumuskan oleh C.Harris dan E.Ullman yang dikenal dengan teori “*multiple nuclei*”. Pola ini pada dasarnya merupakan modifikasi dan kombinasi dari dua pendekatan sebelumnya, dimana dinyatakan bahwa kota tidak selalu terbentuk dari satu pusat, akan tetapi dari beberapa pusat lainnya dalam satu kawasan. Lokasi zona-zona keruangan yang terbentuk tidak ditentukan dan dipengaruhi oleh faktor jarak dari CBD serta membentuk persebaran zona-zona ruang yang teratur, akan tetapi berasosiasi dengan sejumlah faktor, dan pengaruh

faktor-faktor ini akan menghasilkan pola-pola keruangan yang khas. Berdasarkan teori tersebut, adanya pusat-pusat kota yang berganda akan mempengaruhi timbulnya kegiatan-kegiatan baru di pusat-pusat kota tersebut. Adanya jaringan transportasi tidak menjadi faktor utama perkembangan kota dalam teori ini seperti teori-teori sebelumnya. Namun, banyaknya faktor yang saling berkaitan satu sama lain yang menjadi penyebab timbulnya pusat-pusat di kota dalam teori ini. Sehingga, kemungkinan besar nilai lahan untuk lahan yang berada dekat dengan pusat kota cenderung tinggi karena strategis dan terhubung oleh banyak hal. Hal ini mengindikasikan adanya harga lahan yang relatif tinggi.



Gambar 2.3 Teori Pusat Berganda

Sumber: http://media.tumblr.com/tumblr_lugke9yheN1qc26m6.jpg

2.5 Pemodelan Harga Lahan

2.5.1 Klasifikasi Model

Informasi harga tanah yang akurat dan mutakhir diperlukan dalam pengendalian harga tanah yang selalu berubah akibat berbagai kepentingan dalam penggunaan tanah. Penentuan harga tanah perkotaan yang objektif dapat diperoleh dengan pembuatan model yang representatif. Metode yang banyak digunakan untuk memodelkan nilai atau harga tanah

adalah metode *hedonic*. Metode ini memodelkan harga tanah menggunakan analisis regresi dan teori statistik sebagai dasar untuk menginterpretasikan variasi dalam sampel harga tanah, di dalam pengertian hubungan variasi harga tanah dengan karakteristik tanah. Penilaian tanah dengan menggunakan teori Hedonic merupakan metode penilaian dengan pendekatan data pasar. Terdapat 3 faktor utama yang berperan dalam model nilai tanah yang terdiri dari faktor struktur/fisik (S), faktor lingkungan (N) dan faktor lokasi (L). Sehingga Harga Pasar dapat dituliskan dalam persamaan sebagai berikut.

$$P = f(L, S, N)$$

Pengaruh lokasi terhadap nilai properti menjadi tinjauan dalam berbagai studi dalam kaitannya dengan atribut yang bersifat tetap atau relatif dari lokasi. Lokasi atribut yang bersifat tetap dikuantitatifkan dengan penghargaannya terhadap keseluruhan area perkotaan, salah satunya diukur dengan aksesibilitas (Follain & Jimenez, 1985; Oxford, 1988 dalam Wijito, 2012). Atribut relatif lokasi diukur dengan kelas ekonomi sosial, komposisi rasial, atribut yang bersifat estetik, tingkat polusi, serta proximity kepada prasarana lokal. (Dubin dan Sung dalam Wijito, 2012).

Pemodelan harga tanah dapat pula dilakukan dengan menggunakan pendekatan geostatistika, seperti dilakukan oleh Luo untuk Kota Milwaukee. Geostatistika adalah metodologi untuk menganalisis data yang berkorelasi secara spasial. Karakteristik yang dimilikinya adalah penggunaan variogram/semivariogram atau model-model lainnya untuk mengkuantifikasi dan memodelkan struktur korelasi spasial dan juga penggunaan berbagai metode interpolasi spasial, seperti kriging. Pemodelan harga tanah menggunakan pendekatan geostatistika dilakukan dengan cara melakukan interpolasi

spasial terhadap sampel harga tanah yang tersedia untuk memprediksi harga tanah di titik-titik yang tidak diukur. Hasil interpolasi spasial menghasilkan permukaan prediksi harga tanah, baik melalui visualisasi 2-dimensi maupun 3-dimensi. Terdapat bermacam-macam metode kriging untuk melakukan interpolasi spasial, antara lain: *ordinary kriging*, *simple kriging*, dan *universal kriging*. Aplikasi kriging dibagi menjadi dua tahap, yaitu: 1) mengkuantifikasi struktur spasial dari data; dan 2) menghasilkan permukaan prediksi. Variabilitas spasial dimodelkan sebagai fungsi dari jarak antara lokasi-lokasi sampel. Titik-titik sampel yang lokasinya saling berdekatan akan lebih saling serupa dibandingkan dengan yang lokasinya saling berjauhan, sehingga memiliki korelasi yang lebih tinggi. Variabilitas spasial dapat dimodelkan dengan semivariogram. Semivariogram (γ) menggambarkan nilai semivariansi (*semivariance*) sebagai fungsi dari jarak antara lokasi-lokasi sampel.

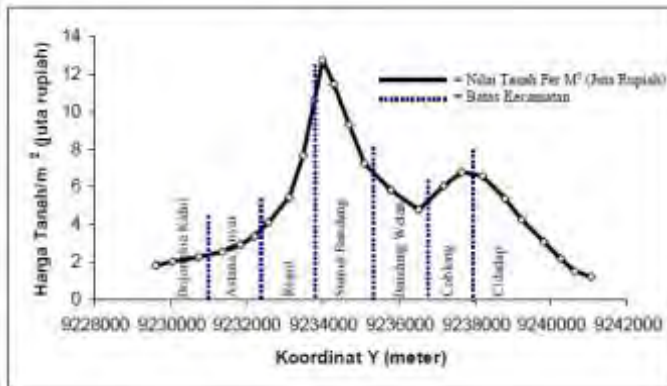
2.5.2 Studi Penelitian Terdahulu

2.5.2.1 Pemodelan Harga Tanah Perkotaan Menggunakan Metode Geostatistika (Daerah Studi: Kota Bandung) (Dewi Kania Sari, dkk, 2010)

Penelitian tersebut bertujuan untuk mengkaji pemodelan harga tanah perkotaan menggunakan pendekatan geostatistik, dengan daerah studi Kota Bandung. Model harga tanah tersebut secara grafis ditunjukkan oleh garis-garis kontur (*isoline*) harga tanah. Garis kontur harga tanah menghubungkan titik-titik yang mempunyai harga tanah yang sama. Dari hasil pemodelan harga tanah tersebut akan dikaji karakteristik distribusi spasial harga tanah Kota Bandung. Dilihat dari pola pergerakan harga tanah di Kota Bandung, terlihat bahwa harga tanah tertinggi terdapat di daerah pusat Kota Bandung, yaitu di sepanjang Jalan Asia afrika, Jalan Naripan, Jalan ABC, dan Jalan Braga. Secara umum

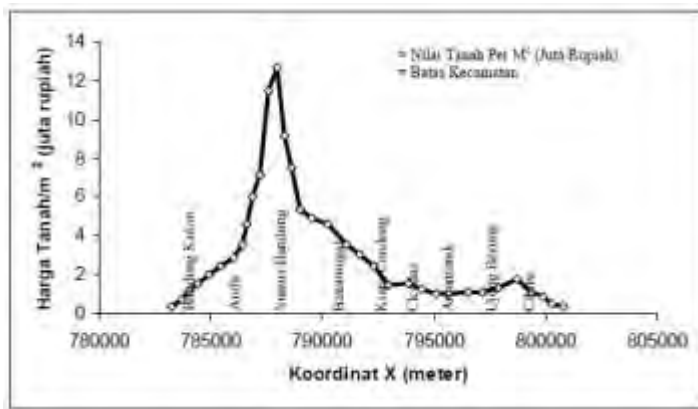
harga tanah memperlihatkan kecenderungan menurun menjauhi pusat kota. Namun, tampak terjadi sedikit pemuncakan kembali di daerah Jalan Ir. H. Juanda, Jalan Merdeka, Jalan Cipaganti, Jalan Cihampelas, dan Jalan Setia Budi.

Ketergantungan aktivitas perkotaan terhadap pusat kota tampaknya mulai berkurang. Hal tersebut dapat dilihat pada peta harga tanah, yaitu di sepanjang Jalan Merdeka dan Jalan Ir. H. Juanda bawah, yang mengindikasikan akan timbulnya puncak harga tanah yang baru. Hal ini kemungkinan disebabkan karena adanya perubahan tata guna lahan di sepanjang Jalan Ir. H. Juanda, yaitu perubahan dari kawasan pemukiman menjadi kawasan perkantoran dan perdagangan. Terbukti dengan banyaknya bangunan-bangunan komersial yang didirikan, seperti pertokoan, bank, dan hotel. Keramaian kota pun berangsur-angsur mulai pindah ke sepanjang Jalan Merdeka dan Jalan Ir. H. Juanda. Fenomena ini bisa saja terjadi di kawasan-kawasan lain seiring berkembangnya pembangunan kota dan ketersediaan tanah kota. Berikut merupakan penampang melintang harga tanah Kota Bandung berdasarkan pemodelan yang telah dilakukan.



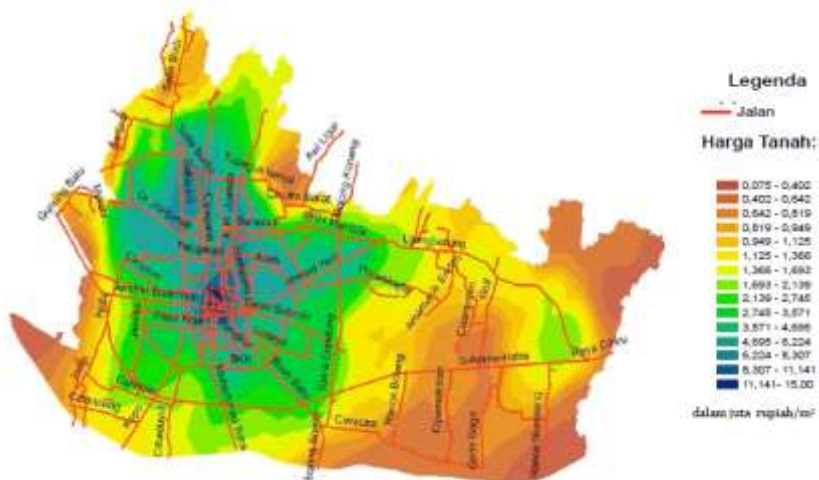
Gambar 2.4 Penampang Melintang Harga Tanah Kota Bandung Arah Utara-Selatan

Sumber: Dewi Kania Sari dkk, 2010



Gambar 2.5 Penampang Memanjang Harga Tanah Kota Bandung Arah

Sumber: Dewi Kania Sari dkk, 2010



Gambar 2.6 Peta Harga Tanah Kota Bandung Hasil Pemodelan Menggunakan Metode Ordinary Kriging

Sumber: Dewi Kania Sari dkk, 2010

2.5.2.2 Model Penilaian Harga Lahan atau NJOP Menggunakan *Multiple Regression* (Karina Mayasari, dkk, 2009)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor apa yang mempengaruhi harga lahan pasaran di wilayah Kecamatan Palaran dan Kecamatan Samarinda Ilir, Kota Samarinda dan bagaimana faktor-faktor tersebut dalam pembentukan pemodelan harga lahan di kedua kecamatan yang memiliki karakteristik yang berbeda ini. Model penilaian harga lahan atau NJOP merupakan persamaan matematis (yang umumnya menggunakan persamaan regresi) yang menyatakan hubungan antara harga lahan dan karakteristik dari lahan.

Secara lebih khusus analisis regresi yang digunakan adalah regresi linear berganda (*Multiple Regression*). Dalam analisis regresi linear berganda ini setiap variabel bebas harus dilakukan pengujian terhadap signifikans pengaruhnya terhadap variabel tak bebasnya yaitu dengan menganalisis t-hitung dari masing-masing variabel dan F-hitung untuk melihat signifikansi pengaruh variabel bebas secara bersama-sama atau serentak. Persamaan regresi yang diterapkan dalam kasus tersebut adalah sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_nX_n$$

Dalam hal ini:

Y = harga lahan atau NJOP yang diestimasi

a = konstanta atau *intercept*

b = slope garis regresi (koefisien)

X_1 - X_n = variabel yang mempengaruhi harga lahan (variabel bebas)

Pemodelan harga lahan pasaran Kecamatan Samarinda Ilir Kota Samarinda dan Kecamatan Palaran Kota Samarinda dapat dilihat di bawah ini.

(1) Hasil pemodelan harga lahan dengan metode analisis regresi linier berganda *dummy variable* dengan metode *stepwise* pada Kecamatan Samarinda Ilir adalah sebagai berikut:

(a) Untuk kawasan CBD Kecamatan Samarinda Ilir

$$Y = 4.349.717 + (-2.040.275) \text{ JPK} + (909.066) \text{ K1} + (1.203.815) \text{ K2} + (-624.747) \text{ K3} + (507.356) \text{ MK2}$$

di mana

Y = Harga lahan (rupiah/m²)

JPK = Jarak terhadap pusat kota

K1, K3, & K5 = *Dummy variable* kelas jalan

MK2 = *Dummy variable* jumlah rute angkutan umum yang lewat

(b) Untuk kawasan pendukung CBD Kecamatan Samarinda Ilir

$$Y = 2.112.848 + (-61.109) \text{ JPK} + (137.468) \text{ J2} + (808.704) \text{ J3} + (-1.468.449) \text{ D1} + (-1.588.228) \text{ D2} + (367.020) \text{ K1} + (163.607) \text{ K2} + (370.980) \text{ K3}$$

di mana

Y = Harga lahan (rupiah/m²)

JPK = Jarak terhadap pusat kota

J2 & J3 = *Dummy variable* jenis guna lahan

D1 & D2 = *Dummy variable* status kepemilikan lahan

K1, K2, & K3 = *Dummy variable* kelas jalan

(2) Hasil Pemodelan NJOP dengan metode analisis regresi linier berganda *dummy variable* dengan metode *stepwise* pada Kecamatan Samarinda Ilir adalah sebagai berikut :

(a) Untuk Kawasan CBD Kecamatan Samarinda Ilir

$$Y = 2.495.058 + (-1.728.842) \text{ JPK} + (-1.134.281) \text{ K1} + (1.086.899) \text{ MK2} + (2.017.226) \text{ MK3}$$

di mana

Y = NJOP (rupiah/m²)

JPK = Jarak terhadap pusat kota
 K1 = Dummy Variabel kelas jalan
 MK2, MK3 = Dummy Variabel jumlah jalur angkutan umum

(b) Untuk kawasan pendukung CBD Kecamatan Samarinda Ilir

$$Y = 143.261 + (-11.210) JPK + 74.637 K1 + (-54.178) D2 + 60.179 MK2$$

di mana

Y = NJOP (rupiah/m²)
 JPK = Jarak terhadap pusat kota
 D2 = Dummy variabel status kepemilikan lahan
 K2 = Dummy variabel kelas jalan
 MK2 = Dummy variabel jumlah jalur angkutan umum

(3) Hasil pemodelan harga lahan dengan metode analisis regresi linier berganda *dummy variable* dengan metode *stepwise* pada Kecamatan Palaran adalah sebagai berikut:

$$Y = 242.137 + (-72.439)JPK + (373.041)J1 + (312.013)J2 + (1.486.409)J3 + (63.753)D1 + (204.777)K1 + (204.760)K2 + (81.516)K3 + (54.364)K4$$

di mana

Y = Harga lahan pasaran (rupiah/m²)
 JPK = Jarak terhadap pusat kota
 J1, J2, & J3 = Dummy Variabel jenis guna lahan
 D1 = Dummy Variabel status kepemilikan lahan
 K1, K2, K3, & K4 = Dummy Variabel kelas jalan

(4) Hasil pemodelan harga lahan dengan metode analisis regresi linier berganda *dummy variable* dengan metode *stepwise* pada Kecamatan Palaran adalah sebagai berikut:

$$Y = 96.058 + (-10.866) \text{ JPK} + (-26.345) \text{ D2} + (55.023) \text{ K1} + (37.507) \text{ K2} + (-22.146) \text{ J2}$$

di mana

Y = NJOP (rupiah/m²)

JPK = Jarak terhadap pusat kota

J2 = Dummy Variabel jenis guna lahan (perumahan)

D2 = Dummy Variabel status kepemilikan lahan (lahan yasan)

K1 & K2 = Dummy Variabel kelas jalan (arteri primer dan arteri sekunder)

2.5.2.3 Model Penilaian Barang Milik Negara dan Harga Limit Lelang Dalam Penentuan Nilai Tanah Dengan Menggunakan Model Hedonik (Listyarko Wijito, dkk)

Penelitian ini dilakukan untuk menguji faktor-faktor yang mempengaruhi nilai tanah di Kecamatan Bogor Barat. Variabel bebas yang diteliti sebanyak tiga belas variabel, yaitu luas tanah, bentuk tanah, elevasi, jarak tempuh ke Central Bussines District (CBD), jarak radius ke stasiun kereta api, bayaknya angkutan umum yang melintasi, jarak tempuh ke jalan utama, jenis jalan, lebar jalan, kemampuan ekonomi penghuni (*resident*), penataan lingkungan, ketersediaan fasilitas mall dalam jarak dua km serta penggunaannya sebagai commercial property. Data yang digunakan adalah data kerat silang (*cross section*). Metode penelitian yang digunakan adalah dengan melakukan persamaan regresi berganda (*multiple regression analysis*) dengan cara step wise regression. Model penaksir terbaik dalam bentuk LOG-LOG yang dapat menjelaskan hubungan elastisitas antara 8 variabel bebas dengan variabel terikat, yaitu luas tanah (13,9%), bentuk tanah (12,8%), elevasi (4,6%), jarak tempuh ke jalan utama (4,9%), jenis jalan (13,4%), tingkat ekonomi penghuni (14,4%), keberadaan fasilitas mall

dalam jarak radius 2 km (17,3%) serta penggunaan bidang tanah yang digunakan sebagai *commercial property* (33,9%).

Model harga tanah yang dihasilkan dari penelitian tersebut adalah sebagai berikut.

$$\ln \text{NILAI} = 4.59 - 0.139 \log \text{LUAS} + 0.128 \text{ BENTUK} + 0.0463 \text{ ELEVASI} \\ - 0.0493 \log \text{JARAK} + 0.134 \text{ JENIS} + 0.144 \text{ EKONOMI} + 0.173 \text{ MALL} \\ + 0.339 \text{ KOMERSIAL}$$

2.5.2.4 Sintesa Perbandingan Studi Penelitian Terdahulu

Berikut adalah perbandingan metode-metode untuk membangun model dalam penelitian terdahulu.

Tabel 2.3 Deskripsi Metode-Metode dalam Penelitian Terdahulu

No.	Metode/Teknik	Deskripsi
1.	Metode Geostatistika	<ul style="list-style-type: none"> - Analisis korelasi spasial dari titik-titik sebaran sampel harga lahan - Hanya memperhatikan faktor jarak terhadap harga lahan dalam membentuk modelnya
2.	<i>Multiple Regression Analysis</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Membentuk model matematis yang tidak bisa dispasialkan - Model yang dibentuk tidak menghasilkan suatu pola secara geografis
3.	Model Hedonik	<ul style="list-style-type: none"> - Membentuk model matematis yang tidak bisa dispasialkan

		- Hanya terdapat 3 faktor yang mempengaruhi model, yaitu faktor fisik, lingkungan, dan lokasi
4.	<i>Geographically Weighted Regression</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Membentuk model matematis, tidak spasial - Dapat membentuk model pada setiap titik koordinat (titik sampel)

Sumber: Penulis, 2016

2.6 Sintesa Kajian Pustaka

Pembahasan mengenai sintesa teori bertujuan merumuskan indikator dan variabel yang akan digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Berdasarkan hasil tinjauan teori telah didapatkan beberapa faktor dan variabel. Berikut merupakan faktor dan variabel yang telah teridentifikasi dari masing-masing topik pembahasan.

Tabel 2.4 Sintesa Kajian Pustaka

No.	Sasaran	Faktor	Variabel
1.	Memetakan persebaran harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	Nilai Lahan	Harga lahan 3 tahun terakhir pasca peresmian Jalan Arteri Porong
2.	Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	Aksesibilitas	Jarak dengan Jalan Arteri Jarak dengan Jalan Kolektor Jarak dengan Jalan Lokal Jarak dengan Jalan Lingkungan

No.	Sasaran	Faktor	Variabel
			Jarak dengan Rute Angkutan Umum
			Jarak dengan pusat kegiatan
			Jarak dengan pusat pekerjaan
			Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa
			Jarak dengan fasilitas pendidikan
			Jarak dengan fasilitas kesehatan
		Kondisi Fisik	Jarak dengan daerah rawan banjir
			Jarak dengan daerah rawan umpur
		Kebijakan Pemerintah	Jarak dengan rencana industri
			Jarak dengan rencana jalan

Sumber: Sintesa Penulis, 2015

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah pendekatan penelitian kuantitatif yang berdasarkan paradigma positivisme. Neuman dalam Inayah (2010) menyebutkan bahwa positivisme jika dilihat berdasarkan ilmu sosial adalah metode yang diorganisasikan untuk mengkombinasikan logika deduksi dengan observasi empiris yang tepat dari perilaku individu untuk menemukan dan mengkonfirmasi perilaku untuk menemukan dan mengkonfirmasi seperangkat hukum sebab akibat yang dapat digunakan untuk memprediksi pola-pola umum dari aktivitas manusia.

Dalam persiapan penelitian ini, sebelumnya dilakukan tinjauan teori dan definisi yang berkaitan dengan harga lahan dan faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan harga lahan di suatu kawasan. Selanjutnya, berdasarkan tinjauan teori dan pustaka tersebut disintesa menjadi variabel penelitian, lalu dilakukan analisa terhadap variabel-variabel tersebut untuk didapatkan sebuah model harga lahan di Jalan Arteri Porong.

3.2 Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif-kuantitatif. Penelitian deskriptif merupakan suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata, 2006:72). Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan sesuatu, misalnya kondisi atau hubungan

yang ada, pendapat yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecendrungan yang sedang berlangsung.

Bagian yang bersifat deskriptif dalam penelitian ini adalah dalam mengidentifikasi persebaran harga lahan di kawasan Jalan Arteri Porong untuk mendapatkan perbedaan harga lahan berdasarkan radius tertentu dari jalan arteri. Selain itu, dalam penelitian ini yang bersifat deskriptif adalah dalam mengidentifikasi variabel-variabel yang mempengaruhi perubahan harga lahan di kawasan tersebut. Sedangkan penelitian kuantitatif adalah penelitian yang dilakukan melalui proses pengumpulan data, proses analisa, dan menyimpulkan data dalam bentuk numerik dengan prosedur statistik (Prajitno, 2013). Bagian penelitian ini yang bersifat kuantitatif adalah dalam menentukan model harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

3.3 Indikator dan Variabel Penelitian

Berdasarkan hasil sintesis dari tinjauan pustaka didapatkan variabel-variabel yang sesuai untuk dipergunakan dalam analisa. Variabel-variabel tersebut dipilih berdasarkan kesesuaian variabel terhadap objek studi. Variabel tersebut kemudian dijadikan sebagai pedoman dalam menyusun instrumen, mengumpulkan data, dan kelanjutan langkah penelitian langkah penelitian yang lain. Variabel-variabel yang dipilih dalam penelitian ini adalah variabel-variabel yang dapat dispasialkan, karena batasan penelitian ini hanya pada variabel-variabel yang dapat dispasialkan untuk dianalisis menggunakan regresi spasial. Sehingga, dari kajian pustaka yang telah dilakukan hanya dipilih variabel-variabel yang sesuai dengan batasan penelitian dan wilayah penelitian. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

No.	Sasaran	Faktor	Variabel	Definisi Operasional
1.	Memetakan persebaran harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	Nilai Lahan	Harga lahan 3 tahun terakhir pasca peresmian Jalan Arteri Porong	Perubahan harga lahan pada 3 tahun terakhir (2013-2015)
2.	Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	Aksesibilitas	Jarak dengan Jalan Arteri	Menunjukkan kedekatan kawasan terhadap Jalan Arteri yang berpengaruh terhadap harga lahan di sekitarnya
			Jarak dengan Jalan Kolektor	Menunjukkan kedekatan kawasan dengan jalan-jalan kolektor yang berpengaruh terhadap harga lahan di sekitarnya
			Jarak dengan Jalan Lokal	Menunjukkan kedekatan kawasan dengan jalan-jalan lokal yang berpengaruh terhadap harga

No.	Sasaran	Faktor	Variabel	Definisi Operasional
				lahan di sekitarnya
			Jarak dengan Jalan Lingkungan	Menunjukkan kedekatan kawasan dengan jalan-jalan lingkungan yang berpengaruh terhadap harga lahan di sekitarnya
			Jarak dengan Rute Angkutan Umum	Menunjukkan apakah kawasan tersebut dilalui angkutan umum atau tidak, yang memudahkan pergerakan, sehingga berpengaruh terhadap harga lahan di sekitar kawasan
			Jarak dengan pusat kegiatan	Merupakan jarak dengan pusat keramaian di wilayah penelitian
			Jarak dengan pusat pekerjaan	Merupakan jarak dengan tempat-tempat di mana penduduk bekerja dan mencari pekerjaan

No.	Sasaran	Faktor	Variabel	Definisi Operasional
			Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa	Menunjukkan kedekatan kawasan terhadap fasilitas perdagangan dan jasa seperti pasar, supermarket, dan sebagainya yang berpengaruh terhadap harga lahan.
			Jarak dengan fasilitas pendidikan	Menunjukkan kedekatan kawasan dengan fasilitas pendidikan, baik TK, SD, SMP, SMA, dan Perguruan Tinggi yang berpengaruh terhadap harga lahan.
			Jarak dengan fasilitas kesehatan	Menunjukkan kedekatan kawasan dengan fasilitas kesehatan untuk pemenuhan kesehatan masyarakat yang berpengaruh terhadap harga lahan.

No.	Sasaran	Faktor	Variabel	Definisi Operasional
		Kondisi Fisik	Jarak dengan daerah rawan banjir	Merupakan jarak dengan daerah yang berpotensi terjadi bencana banjir
			Jarak dengan daerah rawan lumpur	Merupakan jarak dengan daerah yang berpotensi mengalami perembetan bencana lumpur
		Kebijakan Pemerintah	Jarak dengan Rencana Industri	Merupakan jarak dengan rencana pengembangan kawasan industri di wilayah penelitian seperti yang tertera pada RDTR Kecamatan Porong Tahun 2013-2033..
			Jarak dengan Rencana Jalan	Merupakan jarak dengan rencana jaringan jalan di wilayah penelitian seperti yang tertera pada RDTR Kecamatan Porong Tahun 2013-2033..

Sumber: Sintesa Pustaka, 2015

3.4 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas 2 bagian yakni sebagai berikut:

3.4.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer dalam penelitian ini dengan cara melakukan pengamatan secara langsung (observasi lapangan), wawancara serta kuisioner.

Tabel 3.2 Teknik Pengumpulan Data Primer

No	Data	Sumber Data	Teknik
1	Harga Lahan	Wilayah penelitian	Kuisioner dan Wawancara
2	Persebaran fasilitas umum kawasan	Wilayah penelitian	Observasi
3	Konfirmasi variabel-variabel yang termasuk dalam faktor yang mempengaruhi harga lahan	Masyarakat di wilayah penelitian	Kuisioner

Sumber: Penulis, 2015

3.4.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder dilakukan untuk mendapatkan data sekunder, yaitu data dari sumber lain, biasanya berupa dokumen data-data yang diarsipkan. Metode ini dilakukan untuk mendapatkan data-data pada variabel-variabel yang telah ditentukan pada sasaran kedua. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui:

a. Survey Instansi

Pencarian data dan informasi pada beberapa instansi, yaitu Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kabupaten Sidoarjo, Badan Pusat Statistik, Badan

Pertanahan Nasional Kabupaten Sidoarjo, Kantor Kecamatan, Kantor Kelurahan dan lain-lain.

b. Survey Literatur

Survey literatur ini bertujuan untuk meninjau isi dari literatur yang bersangkutan dengan tema penelitian ini, diantaranya berupa buku, hasil penelitian, dokumen rencana tata ruang, tugas akhir, serta artikel di internet dan media massa. Studi literatur dilakukan dengan membaca, menyaring, dan kemudian menyimpulkan untuk memenuhi kebutuhan data mengenai model harga lahan.

Tabel 3.3 Teknik Pengumpulan Data Sekunder

No	Data	Sumber Data	Teknik
1	Jumlah penduduk	BPS	
2	Harga lahan kawasan	Bappeda, BPN, Kantor Pajak	Survey Instansi
3	Kondisi fisik dan lingkungan kawasan	RTRW Kabupaten Sidoarjo	Survey Literatur
4	Data Fungsi Jalan di Wilayah Penelitian	Dinas Perhubungan	Survey Instansi
5	Trayek Angkutan Umum	Bappeda, Dinas Perhubungan, Website Pemerintah Kabupaten Sidoarjo	Survey Instansi dan Survey Literatur
6	Jumlah fasilitas perkotaan	BPS	Survey Instansi

No	Data	Sumber Data	Teknik
7	Jenis Penggunaan Lahan	RTRW Kabupaten Sidoarjo	Survey Literatur

Sumber: Penulis, 2015

3.5 Metode Analisis

Metode analisis dalam penelitian ini bertujuan untuk mencapai sasaran-sasaran dalam penelitian.

3.5.1 Memetakan persebaran harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong

a. Populasi dan Sampel

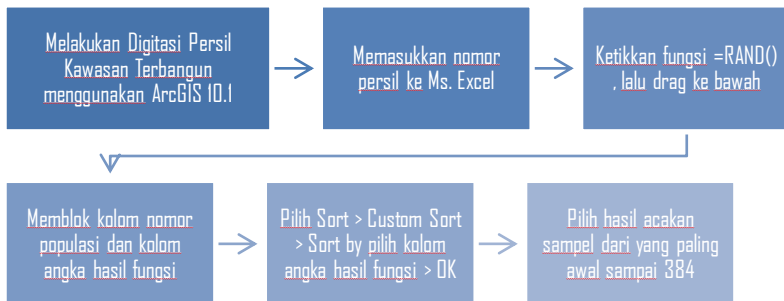
Untuk memetakan persebaran harga lahan, populasinya adalah seluruh jumlah persil kawasan terbangun di wilayah penelitian. Untuk menghitung jumlah persil dilakukan digitasi pada peta wilayah penelitian dengan menggunakan *software* ArcGIS 10.1. Sampel yang digunakan merupakan sampel probabilistik. Teknik sampling yang digunakan adalah *simple random sampling*, karena mayoritas karakteristik wilayah penelitian adalah sejenis yaitu berupa permukiman dan persawahan. *Simple Random Sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan kesempatan yang sama kepada setiap anggota yang ada dalam suatu populasi untuk dijadikan sampel (Siregar, 2013). Untuk menghitung sampel dalam menentukan persebaran titik harga lahan menggunakan Rumus Slovin, sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n = jumlah sampel
 N = populasi
 e = standar *error* (0,05)

Berdasarkan perhitungan populasi melalui digitasi persil terbangun yang dibantu dengan aplikasi ArcGIS 10.1, jumlah populasi dari persil bangunan di wilayah penelitian adalah 9393 persil dan setelah dihitung menggunakan rumus Slovin, sampel dari penelitian ini berjumlah 384 persil. Sampel yang digunakan tidak menggunakan lahan pertanian karena lahan-lahan pertanian di wilayah penelitian belum terpengaruh secara langsung dari adanya pembangunan Jalan Arteri (Survei Primer dan Wawancara, 2016). Setelah didapatkan jumlah sampel sebesar 384 sampel, maka sebelum dilakukan survey kuisioner dilakukan pengacakan populasi menggunakan salah satu fungsi di Microsoft Excel untuk mendapatkan jumlah sampel acak. Adapun langkah-langkahnya sebagai berikut:



Gambar 3.1 Langkah-Langkah Pengacakan Menggunakan Microsoft Excel

Sumber: Penulis, 2016

Dari langkah-langkah di atas, sehingga didapatkan sampel sebanyak 384 dan sudah acak di wilayah penelitian. Dari hasil sampel acak tersebut, lalu dipetakan ke dalam peta titik-

titik sampel survey harga lahan. Untuk keperluan analisis, ditambahkan beberapa titik tambahan di luar wilayah penelitian yang bertujuan agar pada saat akan memperoleh prediksi pola harga lahan, wilayah yang berada di luar wilayah penelitian tidak dianggap memiliki harga lahan sama dengan 0. Dari peta persebaran titik-titik sampel tersebut, lalu dilakukan survey kuisioner-semi wawancara kepada responden yang berada di persil bangunan yang telah diacak.

b. Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis interpolasi menggunakan aplikasi Surfer 10 untuk menghasilkan peta *isovalue* harga lahan berdasarkan urutan tahun pengamatan harga lahan. Proses pengolahan data tersebut juga aplikasi ArcGIS 10.1. Surfer merupakan *software* yang berfungsi untuk membangun peta *isovalue* harga lahan. Sedangkan, dalam ArcGIS pada sasaran ini digunakan untuk memperoleh titik-titik koordinat sampel harga lahan. Adapun teknik-teknik dalam analisa ini sebagai berikut:

1. Pengumpulan data harga lahan berdasarkan titik-titik pengamatan yang telah ditentukan
2. Plotting lokasi harga lahan ke dalam excel
3. Menentukan titik koordinat X dan Y dari titik sampel menggunakan ArcGIS 10.1.
4. Memasukkan informasi harga lahan ke dalam file titik sampe di ArcGIS 10.1 sesuai dengan koordinat-koordinat wilayah penelitian.
5. Melakukan analisis interpolasi menggunakan aplikasi Surfer 10 untuk menghasilkan peta *isovalue* harga lahan pada 3 tahun terakhir.
6. Melihat pola perkembangan harga lahan

Output yang dihasilkan dari sasaran 1 berupa peta eksisting pola perkembangan harga lahan di wilayah penelitian pada 3 tahun terakhir.

3.5.2 Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong

a. Populasi dan Sampel

Sampel yang digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan merupakan sampel/responden yang sama dengan sasaran 1. Sehingga, pada saat mencari informasi pada kuisioner untuk sasaran 1, juga dicari informasi melalui kuisioner untuk sasaran 2.

b. Teknik Analisis

Sebelum melakukan analisis menggunakan teknik analisis faktor, terlebih dahulu dilakukan survey pendahuluan untuk menguji validitas dan reliabilitas kuisioner. Untuk itu, dipilih 30 sampel dari 384 sampel yang ada. Menurut Raharjo (2014), kriteria kuisioner dinyatakan valid adalah sebagai berikut:

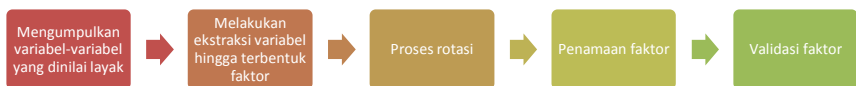
- $R_{hitung} > R_{tabel} \rightarrow \text{valid}$
- $R_{hitung} < R_{tabel} \rightarrow \text{tidak valid}$

Selain itu, kuisioner penelitian dapat dikatakan reliabel atau konsisten jika memiliki kriteria sebagai berikut:

- $\alpha > R_{tabel} \rightarrow \text{reliable/konsisten}$
- $\alpha < R_{tabel} \rightarrow \text{tidak reliable/tidak konsisten}$

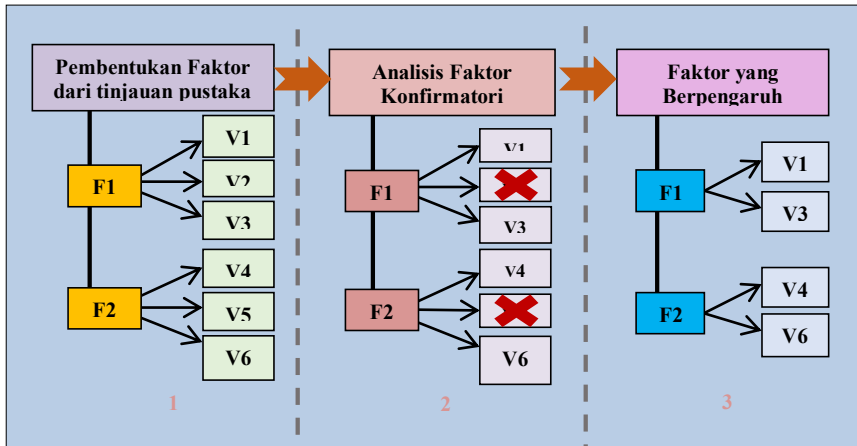
Jika kuisioner pada survey pendahuluan telah memenuhi kriteria valid dan reliable, selanjutnya dapat dilakukan survey kuisioner untuk seluruh sampel. Lalu, untuk menganalisis hasil kuisioner yang sudah didapatkan digunakan teknik analisis faktor yaitu, *Confirmatory Factor Analysis*. Proses analisis faktor mencoba menemukan hubungan antar sejumlah variabel-

variabel yang saling independen satu dengan yang lain sehingga bisa dibuat satu atau beberapa kumpulan variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel awalnya (Santoso, 2003). Hal ini berarti, analisis faktor dapat juga menggambarkan tentang struktur data dari suatu penelitian (Suliyanto, 2005). Teknik analisis faktor dibedakan menjadi 2, yaitu *Exploratory Factor Analysis* dan *Confirmatory Factor Analysis*. Dalam analisis faktor eksploratori akan dilakukan eksplorasi dari indikator-indikator atau variabel-variabel manifest yang ada, yang nantinya akan terbentuk faktor-faktor, yang kemudian dilakukan interpretasi terhadapnya untuk menentukan variabel-variabel laten apa yang dapat diperoleh. Sedangkan, dalam analisis faktor konfirmatori, seseorang secara apriori berlandaskan landasan teori dan konsep yang dimiliki, dia sudah mengetahui berapa banyak faktor yang harus terbentuk, serta variabel-variabel laten apa saja yang termasuk ke dalam faktor-faktor tersebut, lalu ingin mengkonfirmasi variabel-variabel tersebut kepada responden (William R. Dillo dan Matthew Goldstein, 1984). Berikut diagram proses dalam melakukan analisis faktor:



Gambar 3.2 Diagram Proses CFA

Sumber: Singgih Santoso, 2010



Gambar 3.3 Alur CFA

Sumber: Penulis, 2016

Dalam penelitian ini digunakan teknik analisis *Confirmatory Factor Analysis* untuk mereduksi variabel-variabel yang ada menjadi lebih singkat yang digolongkan ke dalam faktor-faktor. Output dari analisis pada sasaran kedua ini adalah faktor-faktor yang berpengaruh terhadap perbedaan harga lahan di sekitar kawasan Jalan Arteri Porong yang di dalamnya terdapat variabel-variabel yang selanjutnya akan dijadikan input untuk sasaran 3.

3.5.3 Memodelkan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong

Setelah mendapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan dan titik-titik persebaran harga lahan, maka tahapan selanjutnya yaitu menganalisis besar pengaruh faktor-faktor tersebut di setiap titik sampel sebaran harga lahan pada kondisi eksisting (tahun 2015) sebagai input data yang akan dianalisis. Dari proses analisis tersebut diperoleh besar pengaruh masing-masing variabel dalam setiap faktor terhadap perkembangan

harga lahan guna menghasilkan model harga lahan di wilayah penelitian. Teknik analisis yang digunakan pada proses ini adalah menggunakan teknik *Spatial Regression Analysis* atau regresi spasial di mana faktor yang paling berpengaruh tersebut menjadi penentu besar pengaruh perkembangan perubahan harga lahan di wilayah penelitian. Setelah dilakukan analisis regresi spasial menggunakan *software GIS*, lalu dilakukan analisis regresi menggunakan *software SPSS* dengan mengkonversi hasil dari atribut tabel dari GIS ke *file excel*.

Analisis regresi pada dasarnya adalah studi mengenai ketergantungan satu variabel dependen (terikat) dengan satu atau lebih variabel independen (variabel bebas), dengan tujuan untuk mengestimasi dan atau memprediksi rata-rata populasi atau nilai rata-rata variabel dependen berdasarkan nilai variabel independen yang diketahui (Gujarati, 1995: 6). Dalam penelitian ini yang bertindak sebagai variabel **y (variabel dependen) adalah harga lahan**, karena nilainya dipengaruhi oleh variabel **x**. Sedangkan, **variabel x (variabel independen) dalam penelitian ini adalah variabel-variabel yang mempengaruhi harga lahan** berdasarkan proses reduksi menggunakan CFA. Dari proses analisis regresi spasial ini akan menghasilkan sebuah model harga lahan.

Tabel 3.4 Teknik Analisis Data

No	Sasaran	Input Data	Teknik Analisis	Output
1.	Memetakan persebaran harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	<ul style="list-style-type: none"> Harga lahan di sekitar kawasan Jalan Arteri Porong pada 3 tahun terakhir (2013-2015) 	<ul style="list-style-type: none"> Teknik analisis interpolasi menggunakan surfer DEM 	Peta Pola Perkembangan Harga Lahan (<i>peta isovalue</i>)

No .	Sasaran	Input Data	Teknik Analisis	Output
2.	Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong	<p>Hasil kuisioner yang berisikan nilai-nilai untuk variabel-variabel berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarak dengan Jalan Arteri • Jarak dengan Jalan Kolektor • Jarak dengan Jalan Lokal • Jarak dengan Jalan Lingkungan • Jarak dengan Rute Angkutan Umum • Jarak dengan pusat kegiatan • Jarak dengan pusat tempat pekerjaan • Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa • Jarak dengan fasilitas pendidikan • Jarak dengan fasilitas kesehatan • Jarak dengan Daerah Rawan Banjir • Jarak dengan Daerah Rawan Lumpur • Jarak dengan Rencana industri 	<i>Confirmatory Factor Analysis</i>	Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan Jalan Arteri Porong

No	Sasaran	Input Data	Teknik Analisis	Output
		<ul style="list-style-type: none"> Jarak dengan Rencana jalan 		
3.	Memodelkan perkembangan harga lahan sekitar kawasan Jalan Arteri Porong.	<ol style="list-style-type: none"> Peta pola perkembangan harga lahan Faktor-faktor berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan Jalan Arteri Porong 	<i>Spatial Regression Analysis</i>	Model harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong

Sumber: Analisis Penulis, 2015

1.6 Tahapan Penelitian

Secara umum tahapan penelitian dilakukan dalam lima tahap, yaitu perumusan masalah, tinjauan pustaka, pengumpulan data, analisis, dan penarikan kesimpulan. Untuk tahapan penelitian ini dapat dilihat dalam bagan berikut:

1. Perumusan Masalah

Pada tahapan ini terdiri atas identifikasi masalah, yaitu terbangunnya Jalan Arteri Porong akan meningkatkan tingkat aksesibilitas di kawasan sekitarnya. Adanya kemudahan aksesibilitas yang ada akan mendorong meningkatnya harga lahan di sekitar jalan tersebut. Peningkatan harga lahan di kawasan tersebut berkisar sebesar 317%. Kondisi faktual tersebut menunjukkan adanya perbedaan harga lahan yang diyakini akan terus berlangsung sepanjang koridor Jalan Arteri Porong. Kenaikan harga lahan tersebut merupakan kenaikan yang tidak wajar. Jika dibiarkan secara terus menerus, akan dapat menghambat rencana pengembangan kawasan tersebut. Oleh karena itu, dalam mendukung kegiatan pengembangan lahan di sekitar kawasan dan untuk mengendalikan harga lahan,

maka informasi harga lahan dalam bentuk model harga lahan diperlukan guna membantu dalam perencanaan ataupun pengambilan keputusan untuk pengembangan kawasan baik dalam jangka waktu pendek maupun panjang.

2. Studi Pustaka

Pada tahap ini dilakukan pengumpulan berbagai landasan teori nilai lahan, harga lahan, faktor-faktor penentu harga lahan, keterkaitan antara pembangunan jaringan transportasi terhadap harga lahan, model struktur kota dalam kaitannya dengan harga lahan, dan pemodelan harga lahan. Sumber teori yang digunakan berupa buku, jurnal, prosiding, undang-undang, internet, dan sebagainya. Pada akhir bagian ini dihasilkan sintesa pustaka yang merupakan variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

3. Pengumpulan Data

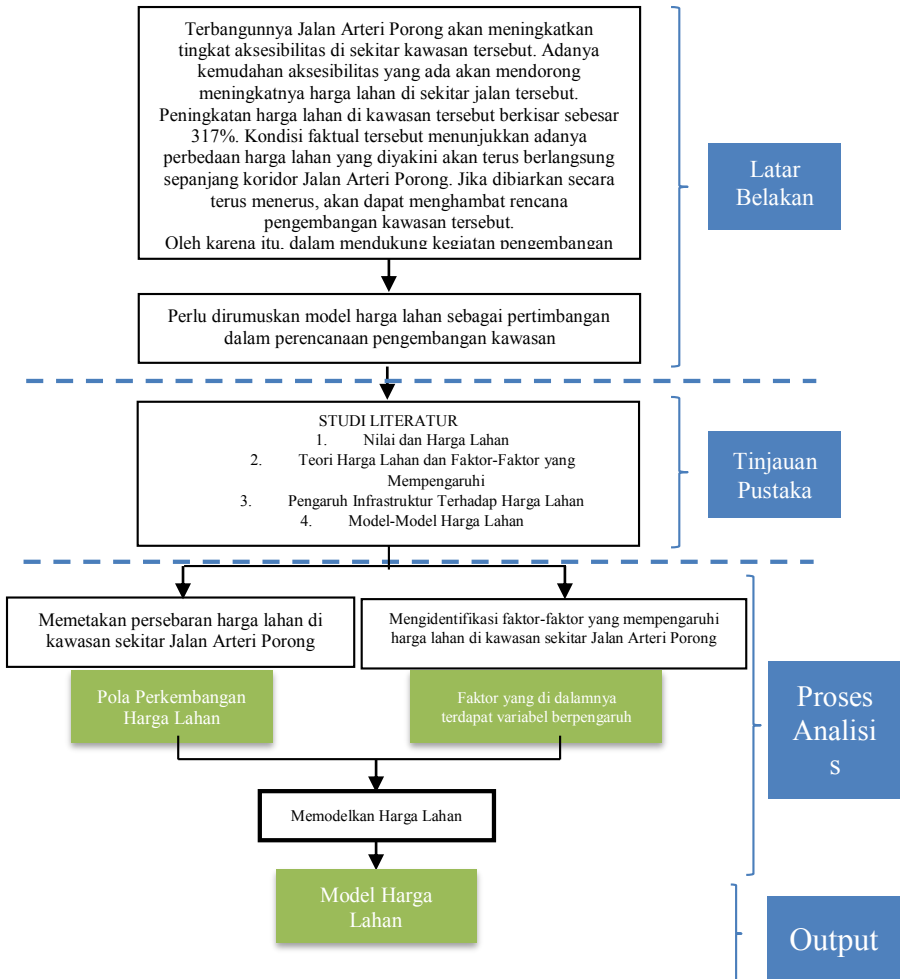
Tahap pengumpulan data dilakukan melalui metode survey primer dan survey sekunder. Survey primer dilakukan melalui observasi, wawancara, dan pembagian kuisioner. Sedangkan, survey sekunder dilakukan melalui metode survey literatur dan survey instansi. Kelengkapan dan keakuratan data sangat mempengaruhi proses analisis dan hasil penelitian. Kebutuhan data disesuaikan dengan analisis variabel yang digunakan dalam penelitian. Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder.

4. Analisa Data

Tahap analisis ini merupakan proses pengolahan data berdasarkan data-data yang sudah didapatkan. Dalam proses ini akan dijelaskan dan diolah lebih detail sasaran-sasaran yang telah dirumuskan sebelumnya menggunakan beberapa metode penelitian. Hasil analisis data akan digunakan sebagai dasar penarikan kesimpulan penelitian.

5. Penarikan Kesimpulan

Tahap ini merupakan tahapan terakhir dari proses penelitian dan merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian. Penarikan kesimpulan dilakukan berdasarkan hasil yang didapatkan dari analisis data. Dalam proses penarikan kesimpulan diharapkan dapat tercapai tujuan akhir penelitian, yakni terumuskannya model perkembangan harga lahan di sekitar kawasan Jalan Arteri Porong.



Gambar 3.4 Kerangka Penelitian

Sumber: Penulis, 2015

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

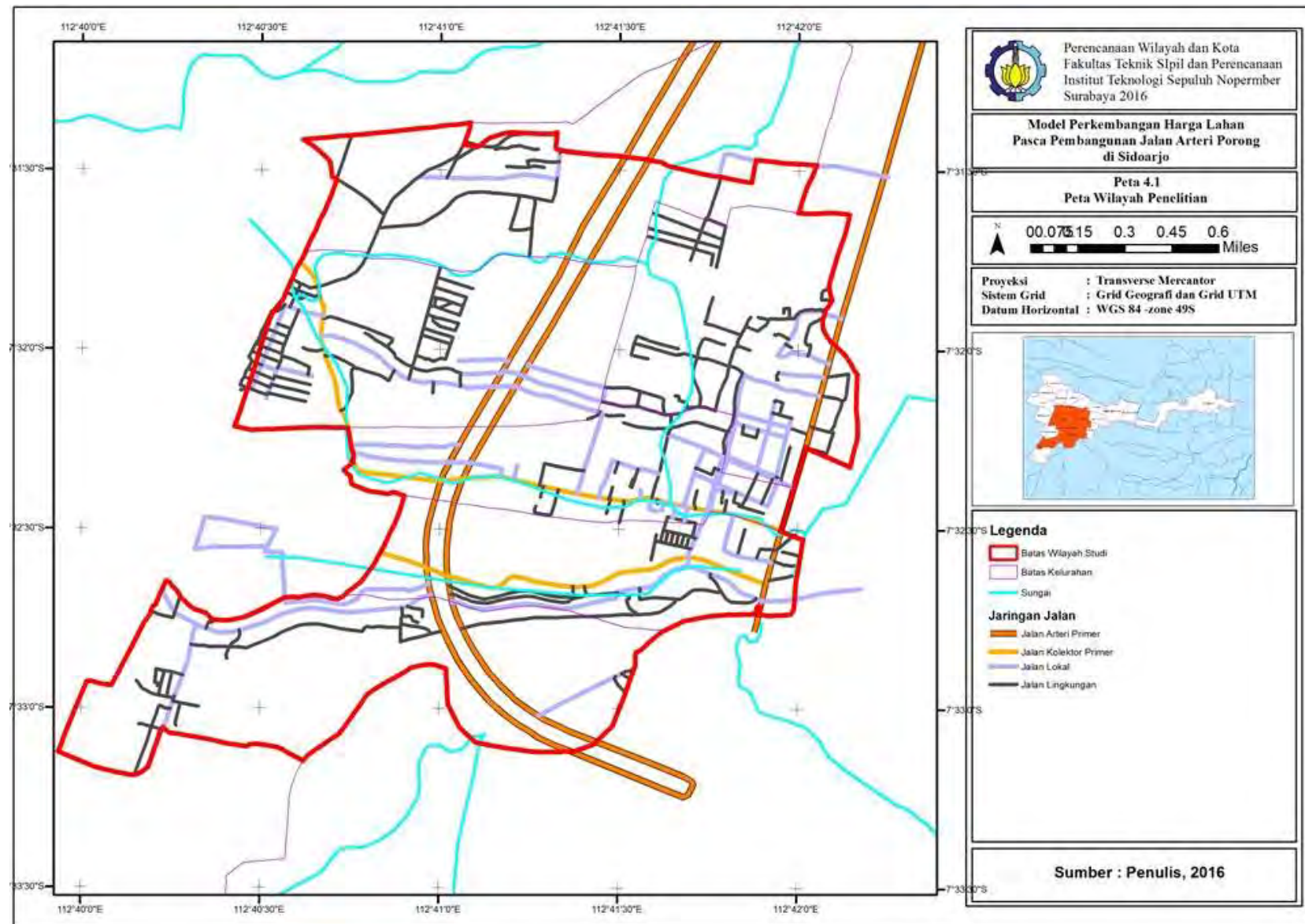
4.1.1 Orientasi Wilayah Penelitian

Secara administratif Kecamatan Porong merupakan salah satu kecamatan dengan jumlah desa yaitu 13 desa, 6 kelurahan, dengan 45 pedukuhan. Kecamatan Porong terdiri dari 64 Rukun Warga (RW) , 282 Rukun Tetangga (RT), dan 21.846 Kepala Keluarga (KK). Jumlah RW tidak mengalami perubahan dari tahun sebelumnya, sedangkan jumlah RT dan KK mengalami pengurangan dari tahun sebelumnya; dikarenakan ada perpindahan ke luar kecamatan dan ke luar kabupaten dikarenakan terdampak lumpur LAPINDO. Kecamatan Porong mempunyai luas wilayah 4,37% terhadap total luas wilayah Kabupaten Sidoarjo. Adapun batas-batas administrasi Kecamatan Porong adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kecamatan Tanggulangin
- Sebelah Selatan : Kabupaten Pasuruan
- Sebelah Timur : Kecamatan Jabon
- Sebelah Barat : Kecamatan Krembung

Dalam penelitian ini, yang dijadikan wilayah studi yaitu Desa Pamotan, Desa Kesambi, Kelurahan Juwet Kenongo, Kelurahan Gedang, Kelurahan Porong, dan Desa Kebonagung.

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.1 Peta Delineasi Wilayah Penelitian

Sumber: Bappeda Kabupaten Sidoarjo

Halaman ini sengaja dikosongkan

4.1.1.1 Orientasi Wilayah Desa Pamotan

Desa Pamotan memiliki luas sebesar 136,49 Ha, dengan luas tanah sawah sebesar 62,31 Ha dan luas tanah kering sebesar 74,18 Ha. Jumlah penduduknya yaitu sebanyak 3.921 jiwa. Ketinggian wilayah di kelurahan tersebut adalah 4 mdpl. Adapun batas-batas administrasinya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Desa Wunut dan Candipari
- Sebelah Selatan : Desa Kesambi dan Kelurahan Gedang
- Sebelah Timur : Kelurahan Siring
- Sebelah Barat : Desa Lajuk

4.1.1.2 Orientasi Wilayah Desa Kesambi

Desa Kesambi memiliki luas sebesar 161,2 Ha, dengan luas tanah sawah sebesar 97,87 Ha dan luas tanah kering sebesar 63,34 Ha. Jumlah penduduknya yaitu sebanyak 5.540 jiwa. Ketinggian wilayah di kelurahan tersebut adalah 4 mdpl. Adapun batas-batas administrasinya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Desa Pamotan
- Sebelah Selatan : Kelurahan Juwet Kenongo dan Desa Kedungsolo
- Sebelah Timur : Kelurahan Gedang
- Sebelah Barat : Desa Kebakalan

4.1.1.3 Orientasi Wilayah Kelurahan Juwet Kenongo

Kelurahan Juwet Kenongo memiliki luas sebesar 122,51 Ha, dengan luas tanah sawah sebesar 36,33 Ha dan luas tanah kering sebesar 86,18 Ha. Jumlah penduduknya yaitu sebanyak 6.232 jiwa. Ketinggian wilayah di kelurahan tersebut adalah 4 mdpl. Adapun batas-batas administrasinya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Desa Kesambi dan Kelurahan Gedang

- Sebelah Selatan : Kelurahan Porong
- Sebelah Timur : Kelurahan Mindi
- Sebelah Barat : Desa Kedungsolo

4.1.1.4 Orientasi Wilayah Kelurahan Gedang

Kelurahan Gedang memiliki luas sebesar 83,83 Ha, dengan luas tanah sawah sebesar 7,47 Ha dan luas tanah kering sebesar 76,36 Ha. Jumlah penduduknya yaitu sebanyak 6.620 jiwa. Ketinggian wilayah di kelurahan tersebut adalah 4 mdpl. Adapun batas-batas administrasinya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Desa Pamotan dan Kelurahan Siring
- Sebelah Selatan : Kelurahan Juwet Kenongo dan Mindi
- Sebelah Timur : Kelurahan Jatirejo
- Sebelah Barat : Desa Kesambi

4.1.1.5 Orientasi Wilayah Kelurahan Porong

Kelurahan Porong memiliki luas sebesar 94,57 Ha, dengan luas tanah sawah sebesar 33,22 Ha dan luas tanah kering sebesar 61,35 Ha. Jumlah penduduknya yaitu sebanyak 5.360 jiwa. Ketinggian wilayah di kelurahan tersebut adalah 4 mdpl. Adapun batas-batas administrasinya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Juwet Kenongo
- Sebelah Selatan : Desa Kebonagung
- Sebelah Timur : Kelurahan Mindi
- Sebelah Barat : Desa Kedungsolo

4.1.1.6 Orientasi Wilayah Desa Kebonagung

Desa Kebonagung memiliki luas sebesar 216,10 Ha, dengan luas tanah sawah sebesar 159,12 Ha dan luas tanah

kering sebesar 56,98 Ha. Jumlah penduduknya yaitu sebanyak 5.228 jiwa. Ketinggian wilayah desa tersebut adalah 4 mdpl. Adapun batas-batas administrasinya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Desa Kedungsolo dan Kelurahan Porong
- Sebelah Selatan : Kabupaten Pasuruan
- Sebelah Timur : Kabupaten Pasuruan
- Sebelah Barat : Desa Tambakrejo

4.1.2 Penggunaan Lahan

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan dan data peta citra satelit pada tahun 2015, penggunaan lahan di wilayah penelitian didominasi oleh peruntukan permukiman dan sawah. Sedangkan, sisanya terdapat industri, fasum, dan juga RTH.

4.1.3 Kondisi Fisik dan Lingkungan

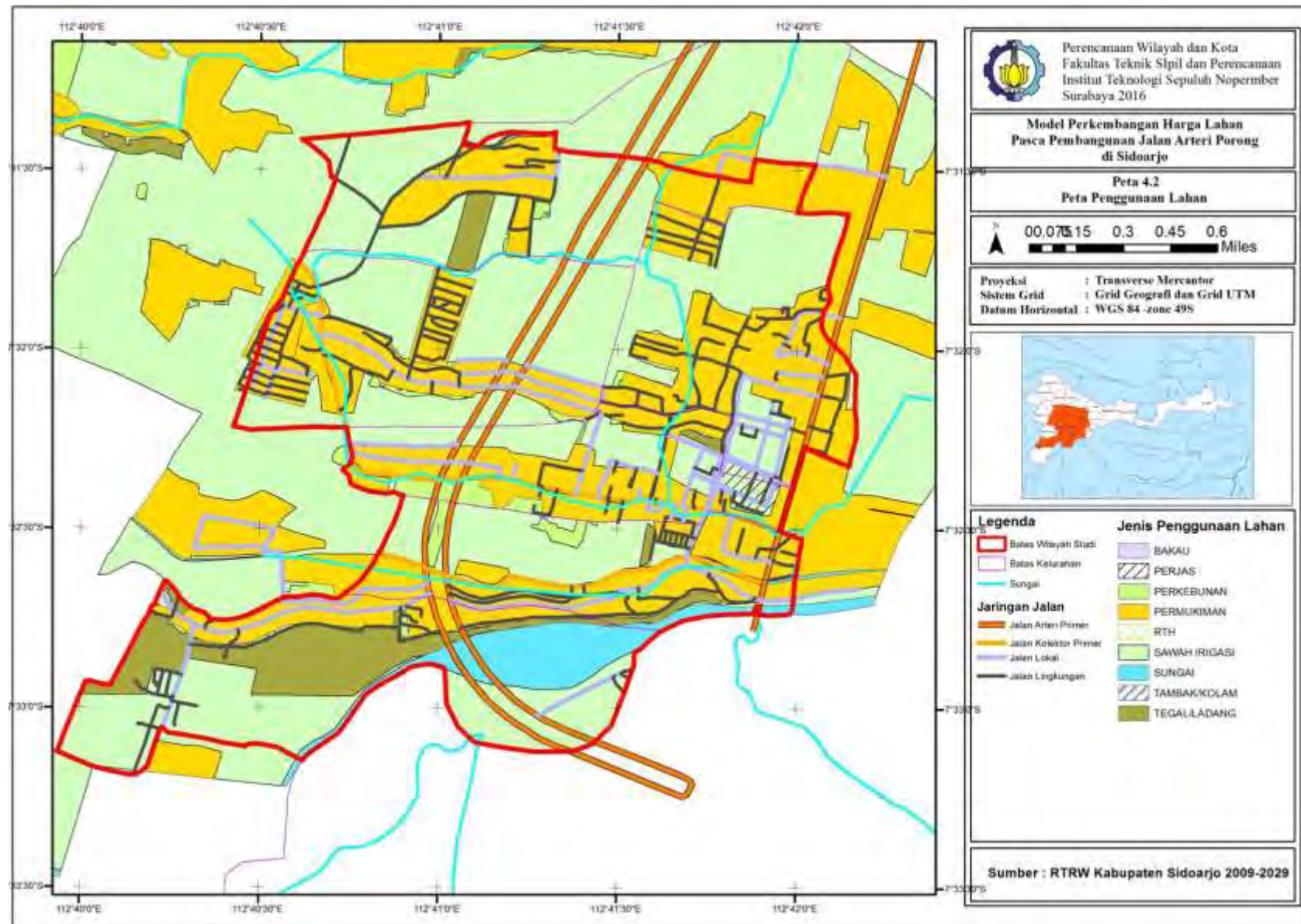
4.1.3.1 Topografi

Sebagian besar wilayah di Kabupaten Sidoarjo, berdasarkan konfigurasi topografinya, sudut kemiringan lereng, pola aliran dan bentuk lekuk timbul (*reliefnya*) merupakan medan dataran dan medan bergelombang. Kemiringan lereng daerah penyelidikan berkisar antara 5 - 15 %. Bentang alam dataran terbentuk oleh proses endapan aluvial pantai dan delta sungai. Ketinggian topografi dataran berkisar antara 4-10 meter dari permukaan laut, dengan kemiringan lereng antara 0-10 %. Litologi yang membentuknya antara lain berupa endapan aluvial berupa : lempung, lanau, pasir hingga kerikil. Bentang alam ini berkembang menjadi daerah perkotaan, permukiman, industri, persawahan dan perkebunan.

4.1.3.2 Potensi Rawan Bencana

Secara umum Kabupaten Sidoarjo dikategorikan sebagai wilayah yang aman dari bencana alam, termasuk ancaman bahaya gerakan tanah, kecuali di Desa Siring dan sekitar Desa

Kalanganyar, merupakan daerah potensi tanah gerak, dimana batu lempung (Formasi Pucangan) bersifat mengembang (*swelling clay*). Bencana yang ada di Kabupaten Sidoarjo merupakan bencana buatan yang sifatnya temporer, antara lain banjir dan pasang air laut, serta bencana luapan lumpur panas. Berdasarkan pengamatan lapangan pada 7 Februari 2016, di wilayah penelitian yang berpotensi terjadi bencana banjir adalah Desa Pamotan.



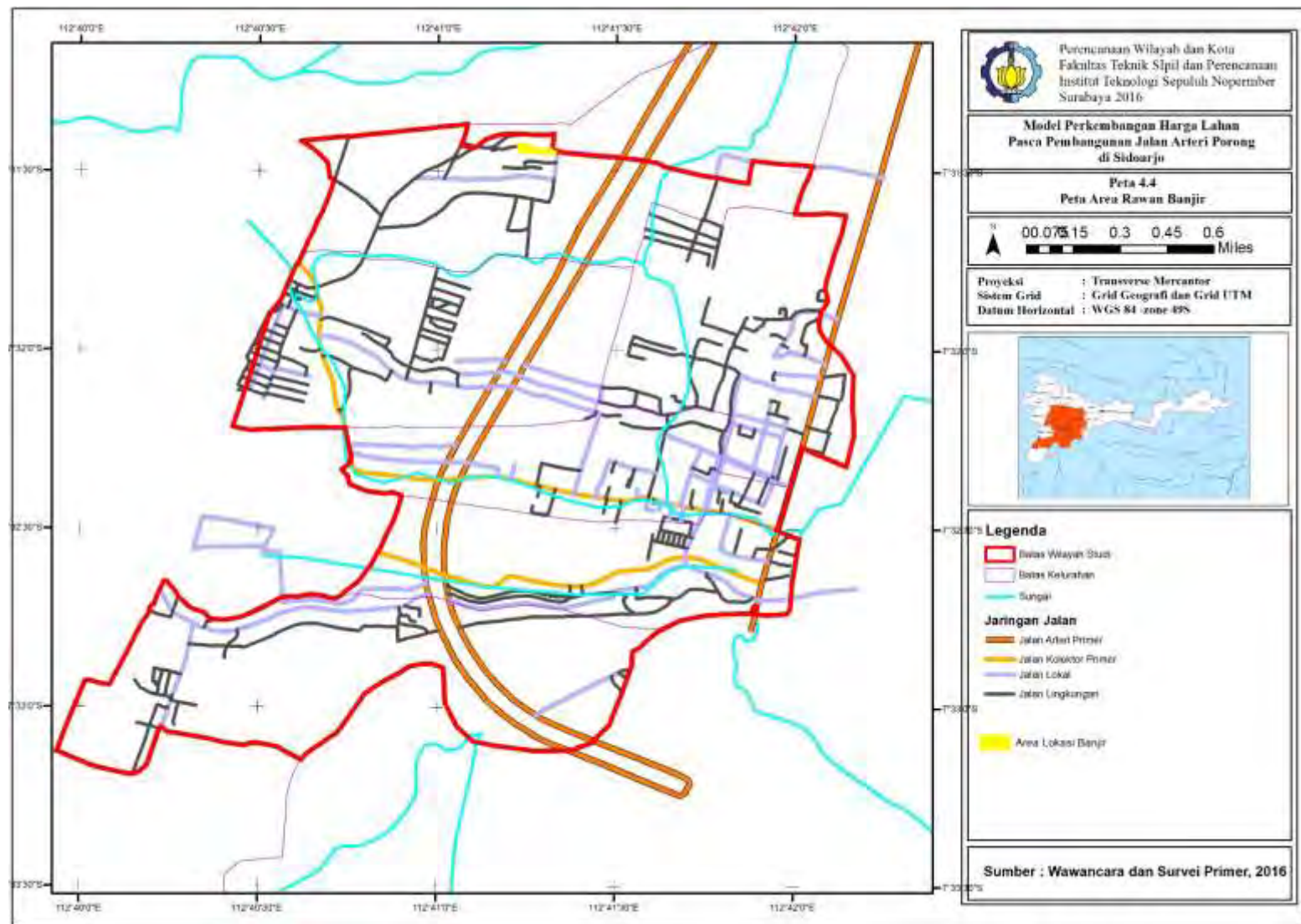
Gambar 4.2 Peta Penggunaan Lahan
Sumber: Bappeda Kabupaten Sidoarjo

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.3 Peta Topografi di Kabupaten Sidoarjo
Sumber: RTRW Kabupaten Sidoarjo 2009-2029

Halaman ini sengaja dikosongkan

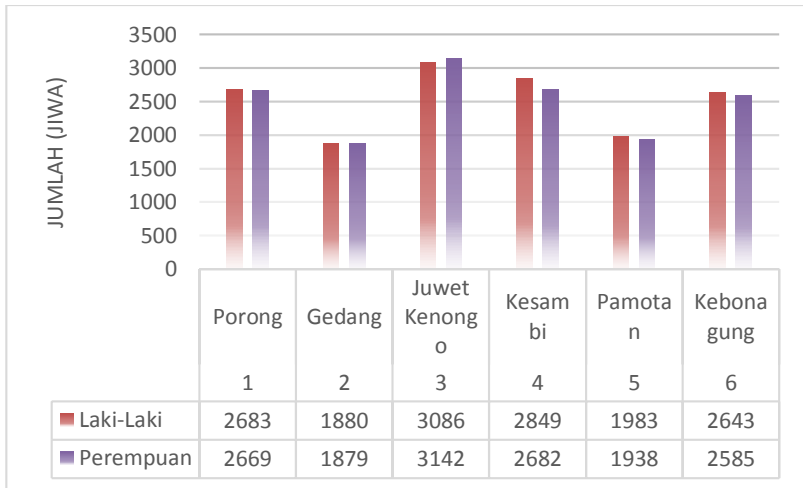


Gambar 4.4 Peta Area Rawan Banjir
Sumber: Wawancara dan Survei Primer, 2016

Halaman ini sengaja dikosongkan

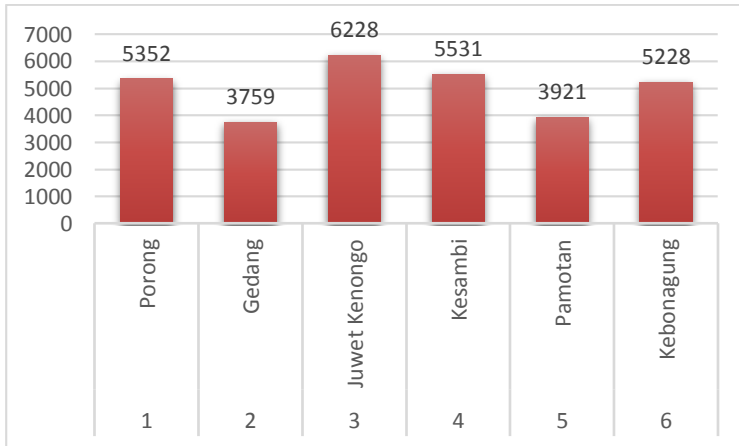
4.1.4 Kondisi Kependudukan

Adapun jumlah penduduk di masing-masing desa atau kelurahan di wilayah penelitian adalah, sebagai berikut:



Gambar 4.5 Diagram Jumlah Penduduk di Wilayah Penelitian Menurut Jenis Kelamin

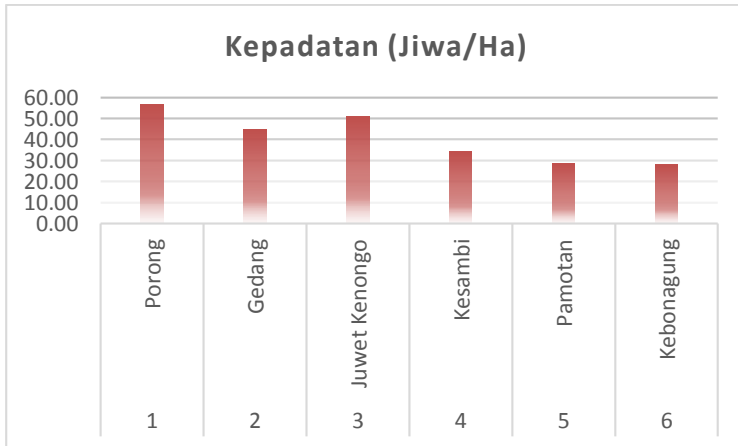
Sumber: Kecamatan Porong Dalam Angka 2015, BPS Kabupaten Sidoarjo



Gambar 4.6 Diagram Jumlah Penduduk Total per Desa/Kelurahan di Wilayah Penelitian

Sumber: Kecamatan Porong Dalam Angka 2015, BPS Kabupaten Sidoarjo

Berdasarkan data di atas, di wilayah penelitian yang mempunyai jumlah penduduk tertinggi adalah Kelurahan Gedang, sedangkan desa yang mempunyai jumlah penduduk terendah adalah Desa Pamotan. Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui jumlah kepadatan penduduk kawasan dengan cara membagi jumlah penduduk dengan luas lahan per-desa. Adapun besar tingkat kepadatan penduduk masing-masing desa dapat dilihat sebagai berikut:



Gambar 4.7 Diagram Kepadatan Penduduk per Desa/Kelurahan di Wilayah Penelitian

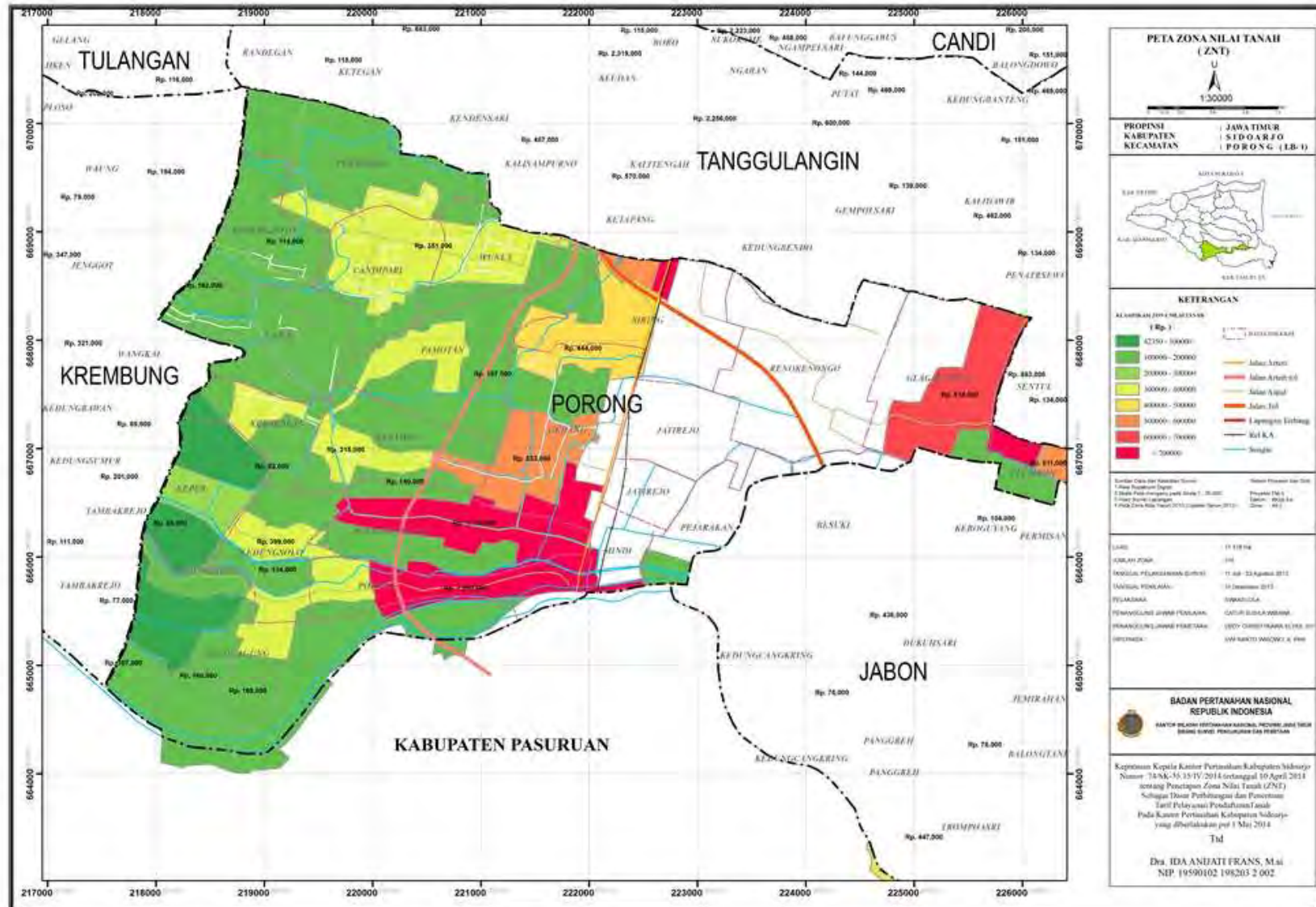
Sumber: Hasil Perhitungan, 2016

Dengan memperhatikan tingkat kepadatan penduduk masing-masing desa di atas dan membandingkan dengan SNI No. 03 tentang tata cara perencanaan lingkungan perumahan di perkotaan menyebutkan bahwa klasifikasi kepadatan penduduk adalah rendah apabila <150 jiwa/Ha. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa tingkat kepadatan penduduk kawasan penelitian tergolong ke dalam kepadatan rendah. Dari 6 desa/kelurahan yang ada, kepadatan penduduk tertinggi berada di Kelurahan Gedang.

4.1.5 Harga Lahan Berdasarkan Zona Nilai Tanah

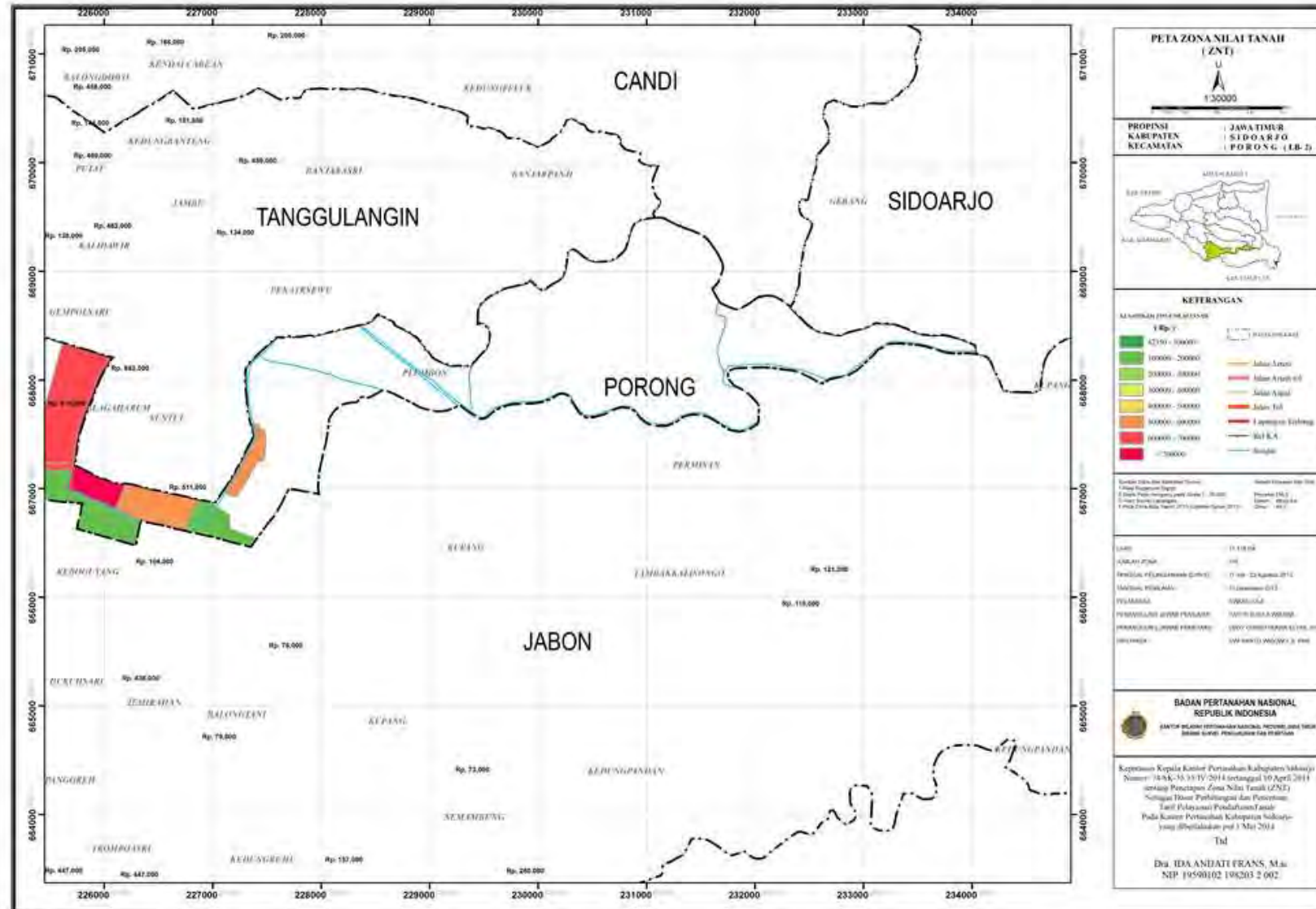
Zona Nilai Tanah (ZNT) adalah kebijakan baru dari Badan Pertanahan Nasional dalam mengendalikan tata ruang. ZNT ini akan dijadikan pedoman dalam melihat harga lahan di suatu kawasan sebelum mengembangkan kawasan tersebut. Berikut adalah peta Zona Nilai Tanah di Kecamatan Porong pada tahun 2013.

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.8 Peta ZNT 2013 di Kecamatan Porong Bagian 1
Sumber: BPN Kab. Sidoarjo

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.9 Peta ZNT 2013 di Kecamatan Porong Bagian 2
Sumber: BPN Kab. Sidoarjo

Halaman ini sengaja dikosongkan

4.1.6 Ketersediaan Prasarana Transportasi

4.1.6.1 Jarak Terhadap Kecamatan

Berdasarkan studi literatur disebutkan bahwa jarak merupakan salah satu variabel yang menentukan harga lahan. Berikut, data jarak wilayah studi terhadap ibukota kecamatan.

Tabel 4.1 Jarak Wilayah Studi dengan Ibukota Kecamatan

No.	Desa/Kelurahan	Jarak Tempuh ke Ibukota Kecamatan (km)
1.	Kesambi	1
2.	Pamotan	3
3.	Juwet Kenongo	0
4.	Gedang	2
5.	Porong	2
6.	Kebonagung	3

Sumber: Kecamatan Porong Dalam Angka 2015, BPS

4.1.6.2 Prasarana Jaringan Jalan

Prasarana jaringan jalan yang mendukung kegiatan di wilayah penelitian terdiri dari :

a. Jalan Arteri Primer

Jalan dengan fungsi arteri primer merupakan jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua. Di wilayah penelitian, jalan arteri ini berbatasan langsung dengan desa-desa ataupun kelurahan yang dijadikan wilayah penelitian. Jalan ini merupakan jalan relokasi dari jalan arteri Porong yang lama disebabkan karena kurang berfungsi secara maksimal sejak adanya bencana Lumpur LAPINDO. Jalan arteri primer yang ada di wilayah penelitian adalah Jl. Raya Porong dan Jl. Arteri Baru Porong.

b. Jalan Kolektor

Jalan kolektor merupakan Jalan yang dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan kota-kota antar pusat kegiatan nasional, antar pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan wilayah, dan antar kota yang melayani kawasan berskala besar dan/atau cepat berkembang dan/atau pelabuhan-pelabuhan utama. Jalan kolektor yang ada di wilayah penelitian terdiri dari Jl. Bhayangkari, Jl. Diponegoro, dan Jl. Lajuk.

c. Jalan Lokal

Jalan lokal merupakan Jalan yang dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan kota-kota antar pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan lokal dan/atau kawasan-kawasan berskala kecil dan/atau pelabuhan pengumpan regional dan pelabuhan pengumpan lokal.

d. Jalan Lingkungan

Jalan lingkungan merupakan jalan yang menghubungkan ke lingkungan perumahan/ permukiman di wilayah penelitian.

4.1.6.3 Ketersediaan Angkutan Umum

Untuk mendukung kegiatan yang dilakukan oleh penduduk sekitar, di wilayah penelitian juga terdapat angkutan umum yang melaluinya. Berikut angkutan umum yang melintas di wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

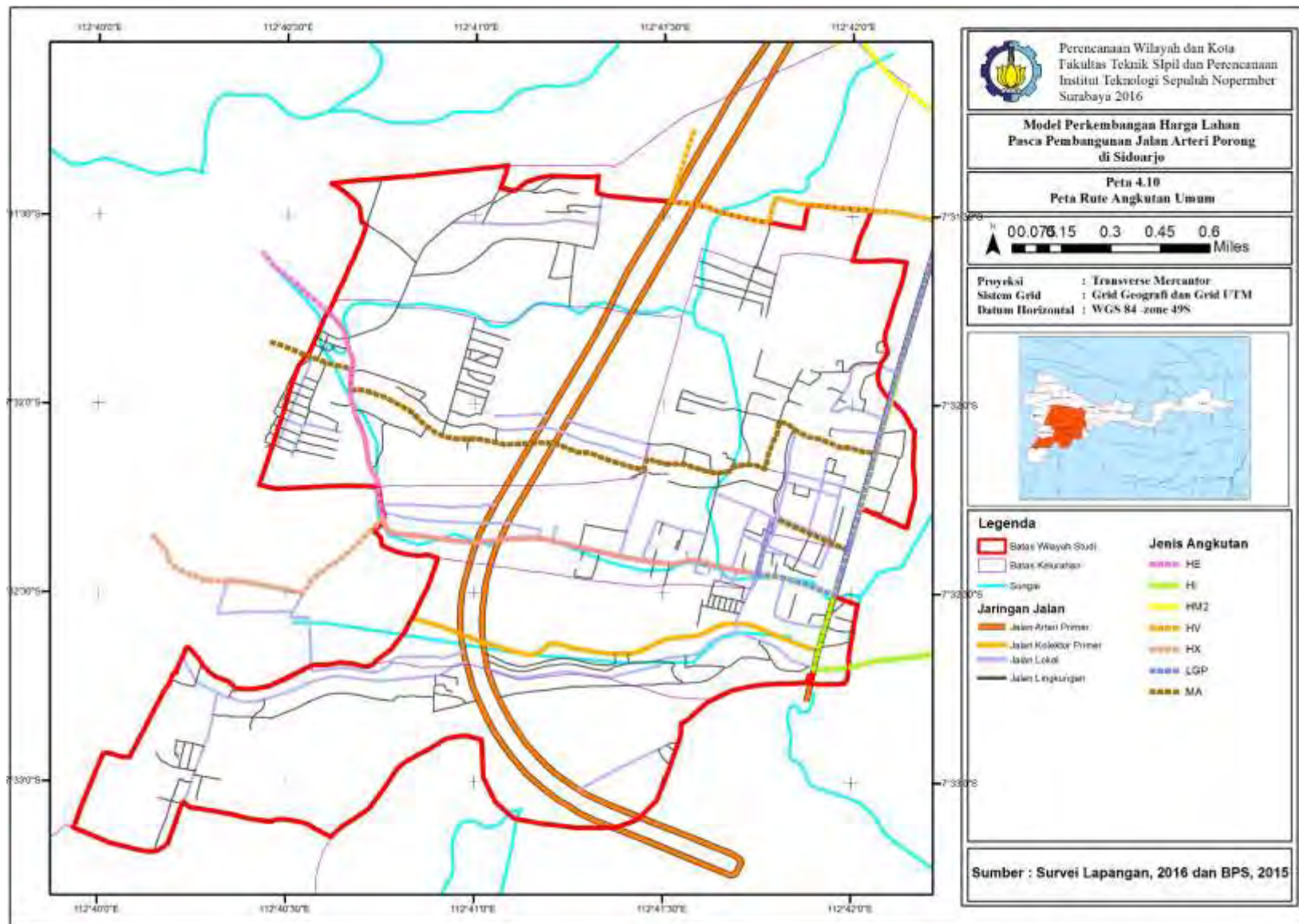
Tabel 4.2 Angkutan Umum yang Melintas di Wilayah Penelitian

No.	Kode Angkutan Umum	Rute Trayek
1.	HV	Pasar Porong – Siring – Pamotan – Wunut – Candipari – Kedungborto – Waung – Jiken – Ploso – Mojaruntut – Krembung – PP.

No.	Kode Angkutan Umum	Rute Trayek
2.	MA	Pasar Porng – Gedang – Simokesambi – Kebalakan – Wates – Wangkal – Gading – Rejeni – Kandangan – Balonggarut – Winomlati – Kebaron – Kepadangan – Pasar Tulangan – PP.
3.	HE	Pasar Porong – Raya Bhayangkari – Jl.Diponegoro – Ds. Lajuk – Jololeksono- Jenggot – Ploso – Rejeni – Raya Kandangan – Raya Krembung – Lemujut – Cangkring – Bulang – Simpang – Pejangkungan – Kates – Wirobotung – Jl. Brawijaya – Gedangrowo – Jl.Mojopahit – Prambon-PP.
4.	HI	Pasar Porong – Kedungcangkring – Dukuhsari – Jemirahan – Balongtani – Kupang – Semambung- PP.
5.	HM2	Terminal Larangan – Jl Diponegoro – Jl. Thamrin – Jl. Gajah Mada – Jl. Mojopahit – Jl. Bligo – Raya candi – Raya Gelam – Sumorame – Karangtanjung – Gagangpanjang – Randegan – Katega – Kendensari – Kalisampurno – Ketapang – Pasar Porong – PP.

No.	Kode Angkutan Umum	Rute Trayek
6.	HX	Pasar Porong – Kanal – Kebonagung – Kedungsolo – Keper – Kedungsumur – Kedungrawan – Tanjekwagir – Mojoruntut – Krembung – PP.
7.	LGP	Terminal Larangan – Raya Bligo – Raya Candi – Ampelsari – Ngaban – Putat – Kalidawir – Pologunting – Gempolsari – Kalitengah – Raya Ketapang – Raya Siring – Pasar Porong – PP.

Sumber: <http://www.wisatasidoarjo.com/info-trayek-angkutan-di-sidoarjo/>



Gambar 4.10 Peta Rute Angkutan
Sumber: Bappeda Kabupaten Sidoarjo, 2015

Halaman ini sengaja dikosongkan

4.1.7 Persebaran Sarana Pelayanan Umum

Beberapa sarana pelayanan umum yang mendukung kegiatan di wilayah penelitian terbagi sebagai berikut:

a. Sarana Perdagangan dan Jasa

Sarana perdagangan dan jasa di wilayah penelitian yang utama adalah Pasar Porong. Sebagian besar penduduk memenuhi kebutuhan sehari-harinya dengan berbelanja ke pasar tersebut.

b. Sarana Pendidikan

Pada dasarnya sarana pendidikan di wilayah pendidikan di wilayah penelitian telah tersebar di seluruh desa/kelurahan, khususnya untuk sarana pendidikan tingkat TK, SD dan sederajat telah terdapat di seluruh desa/kelurahan. Untuk fasilitas pendidikan tingkat SMA saat ini masih terdapat di beberapa desa. Sementara sarana pendidikan tinggi atau akademi belum terdapat di wilayah penelitian. Berikut jumlah sarana pendidikan yang ada di wilayah penelitian.

Tabel 4.3 Jumlah Sarana Pendidikan di Wilayah Penelitian

No .	Desa/ Kelurahan	PA UD	TK/ RA	SD/ MI	SMP/ MTs	SMA	Pondok Pesantren	TPQ/ TPA
1.	Pamotan	3	1	3	-	-	-	-
2.	Kesambi	4	3	2	1	1	3	4
3.	Juwet Kenongo	-	5	3	2	1	-	-
4.	Gedang	4	1	3	1	-	-	-
5.	Porong	5	2	2	2	-	-	-
6.	Kebonagun g	3	1	3	1	-	-	-

Sumber: Survei Primer dan Sekunder, 2016

c. Sarana Kesehatan

Sarana kesehatan yang ada di wilayah penelitian terdiri dari puskesmas, praktek dokter/klinik, dan posyandu. Persebarannya sudah cukup merata dan pelayanannya pun demikian. Berikut sarana pendidikan yang ada di wilayah penelitian.

Tabel 4.4 Jumlah Sarana Kesehatan di Wilayah Penelitian

No .	Desa/ Kelurahan	Rumah Sakit	Puskes mas	Puskesmas Pembantu	Praktek Dokter	Posyan du
2.	Pamotan	-	-	1	-	-
3.	Kesambi	-	1	-	8	6
4.	Juwet Kenongo	1	1	-	6	5
5.	Gedang	-	-	-	1	-
6.	Porong	-	1	-	-	-
7.	Kebonagung	-	1	1	-	-

Sumber: Survei Primer dan Sekunder, 2016

d. Sarana Industri

Terdapat beberapa jenis industri di wilayah penelitian, yaitu industri besar/sedang dan industri rumah tangga. Berikut jumlah industri di wilayah penelitian.

Tabel 4.5 Jumlah Sarana Industri di Wilayah Penelitian

N o.	Desa/ Kelurahan	Industri Besar/ Sedang	Industri Rumah Tangga
1.	Pamotan	-	2
2.	Kesambi	3	25
3.	Juwet Kenongo	5	4
4.	Gedang	1	3

5.	Porong	-	-
6.	Kebonagun g	-	3

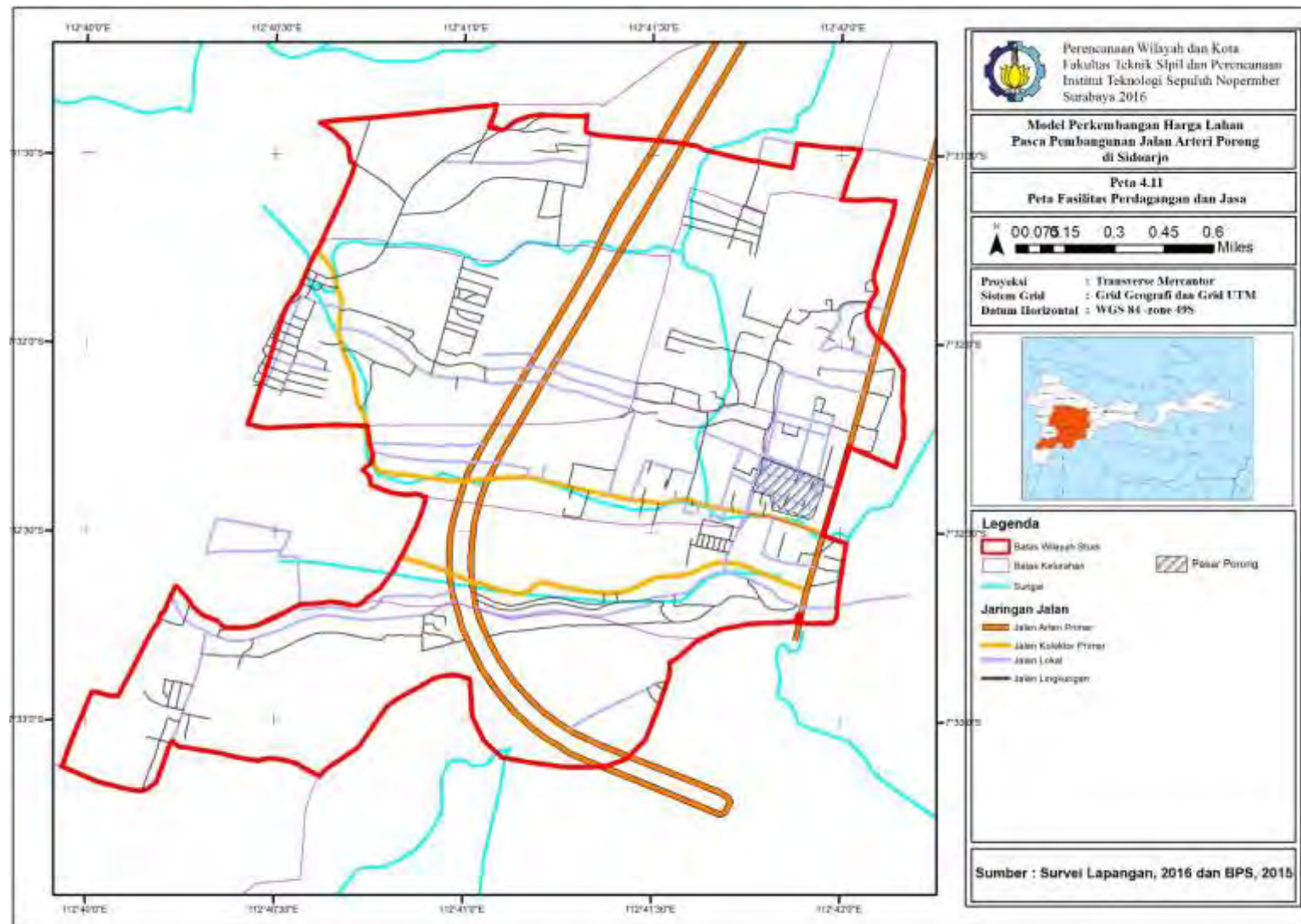
Sumber: Kecamatan Porong Dalam Angka 2015 dan Wawancara Kecamatan Porong, 2016

Beberapa industri yang ada di wilayah penelitian contohnya seperti di Kelurahan Juwet Kenongo terdapat 3 industri kerupuk yang produknya sudah banyak dikirim ke luar kota maupun luar pulau.

4.1.8 Rencana Pola Ruang Wilayah Penelitian

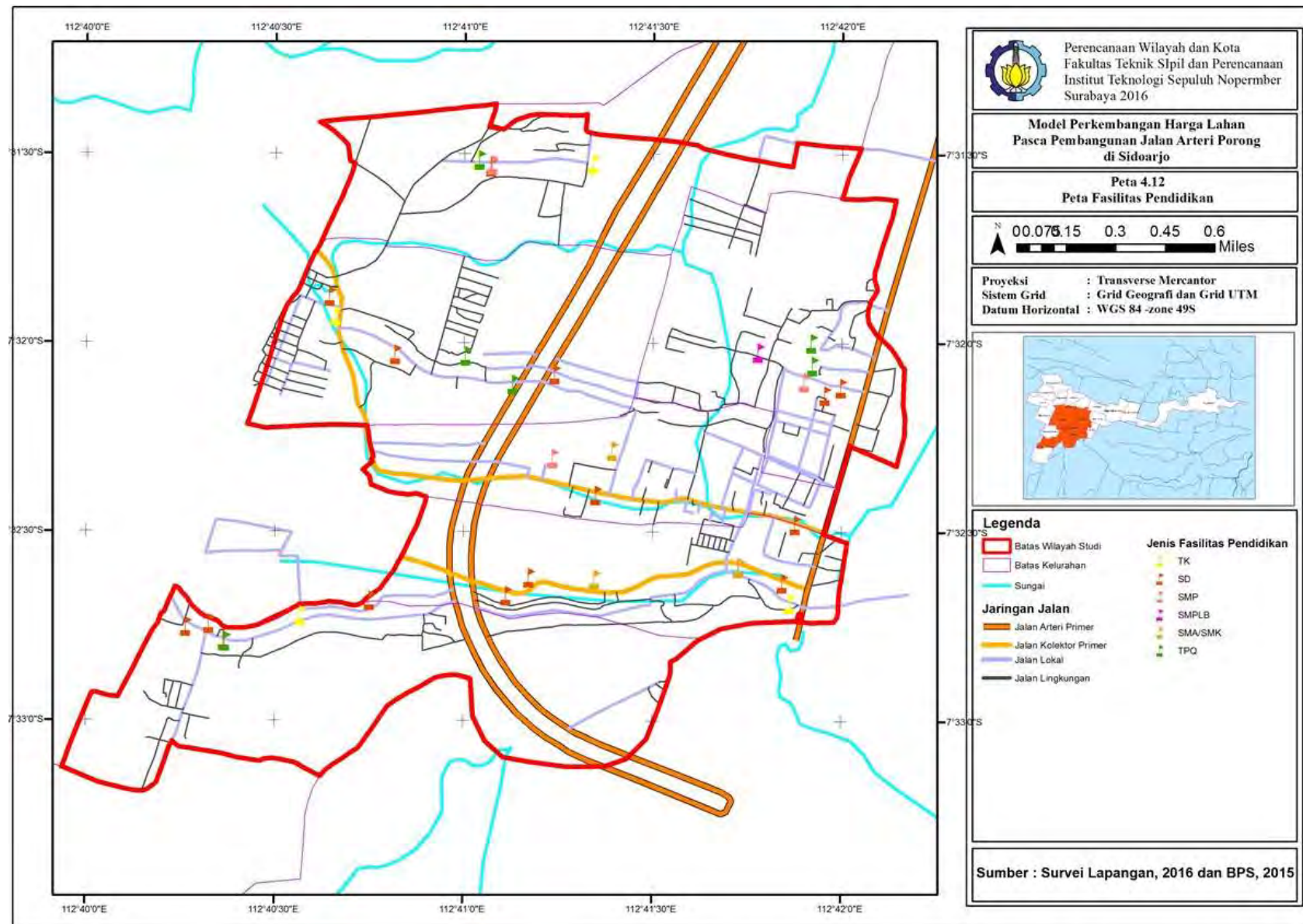
Berdasarkan RDTR Kecamatan Porong Tahun 2013-2033, adapun rencana pola ruang di wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

Halaman ini sengaja dikosongkan



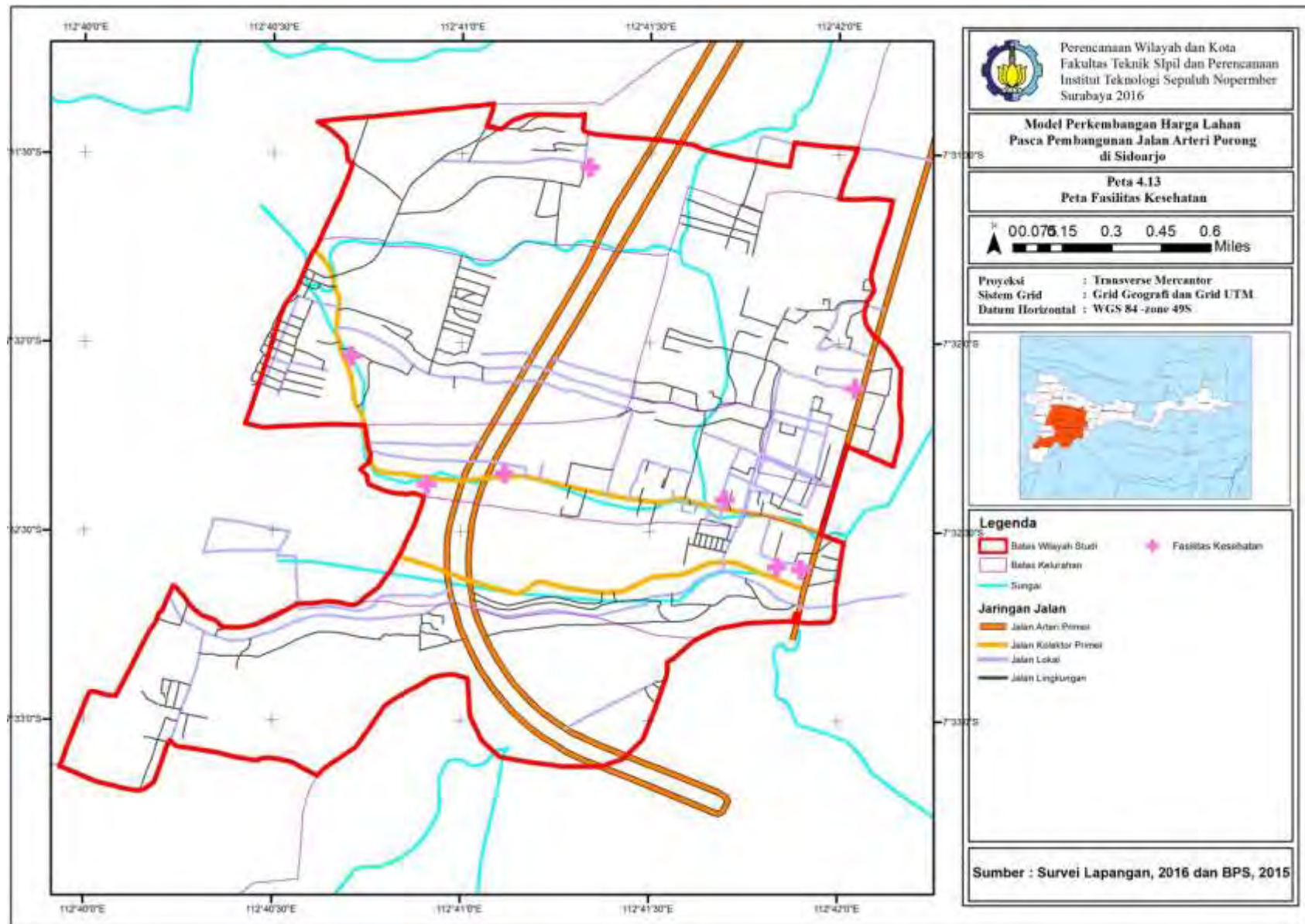
Gambar 4.11 Peta Fasilitas Perdagangan dan Jasa
Sumber: Survei Primer, 2015

Halaman ini sengaja dikosongkan



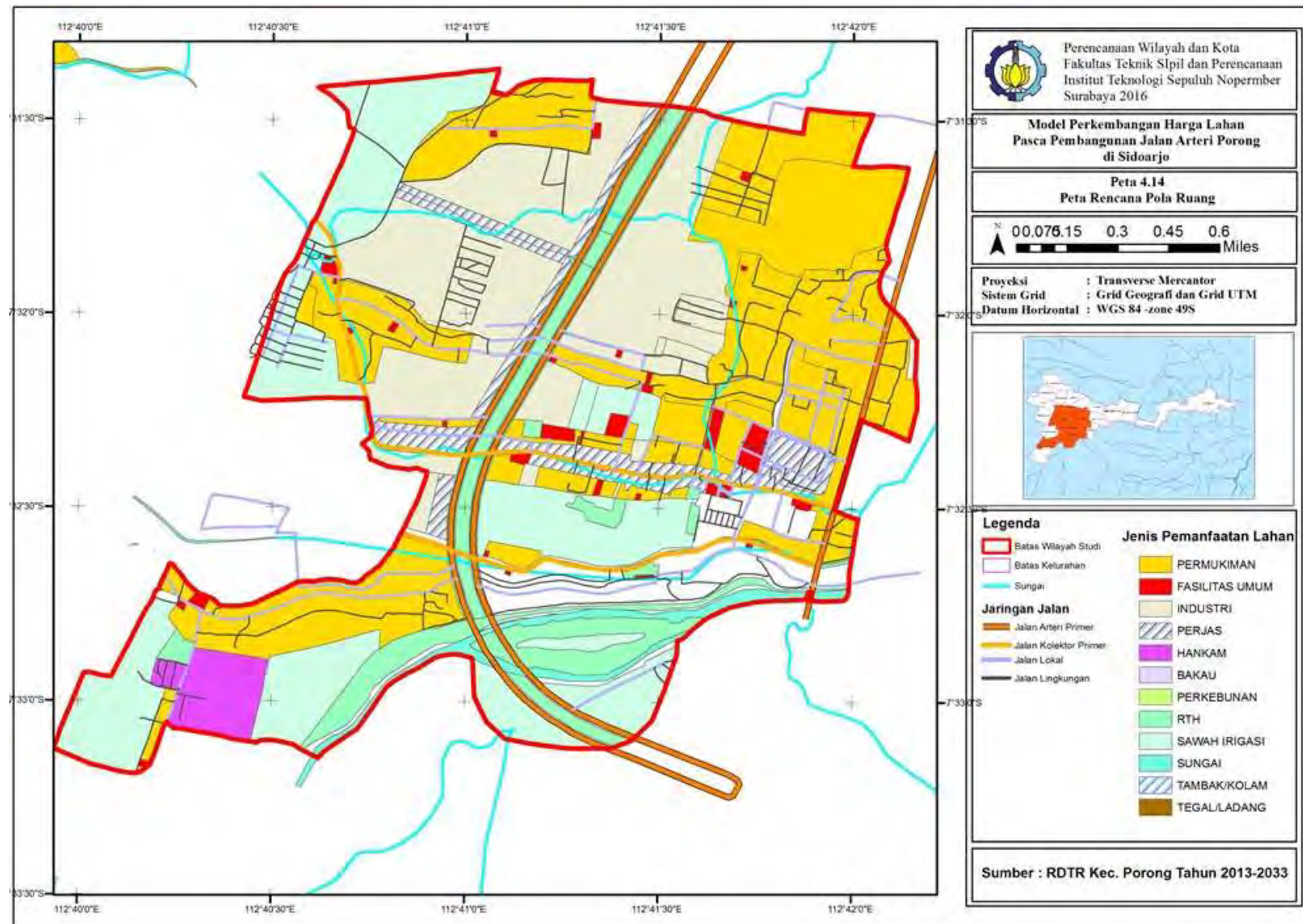
Gambar 4.12 Peta Fasilitas Pendidikan
Sumber: Survei Primer, 2015 dan BPS, 2016

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.13 Peta Fasilitas Kesehatan
Sumber: Survei Primer, 2015 dan BPS, 2016

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.14 Peta Rencana Pola Ruang
Sumber: RDTR Kec. Porong Tahun 2013-2033

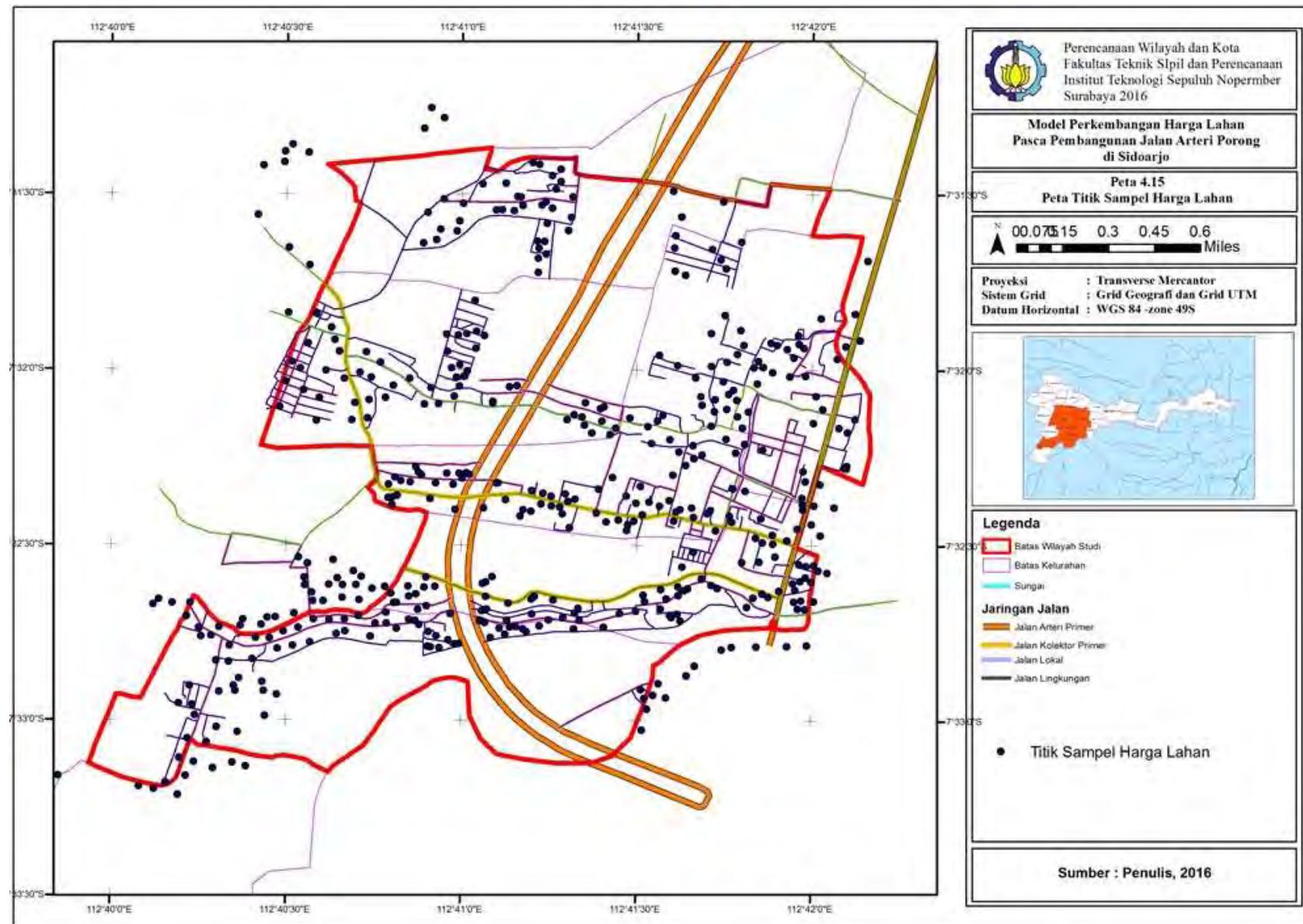
Halaman ini sengaja dikosongkan

4.1 Analisis Persebaran Harga Lahan di Kawasan sekitar Jalan Arteri Porong

Analisa yang digunakan untuk mengetahui persebaran harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong adalah dengan teknik analisa interpolasi guna menghasilkan peta *isovalue* harga lahan. Data yang digunakan yaitu dengan menggunakan harga lahan berdasarkan hasil survey kuisioner ke penduduk setempat di wilayah penelitian berdasarkan titik-titik yang telah ditentukan. Untuk memperoleh data harga lahan yang benar-benar menggambarkan data harga lahan di wilayah penelitian pada tahun-tahun yang telah ditentukan, pada saat survey kuisioner juga dilakukan wawancara sebagai tahap konfirmasi kebenaran informasi yang diberikan oleh responden. Selain itu, informasi harga lahan pada tahun 2014 yang diperoleh dari responden juga dikomparasikan dengan informasi Zona Nilai Tanah yang dimiliki oleh BPN dan setelah dihitung, hasil rata-ratanya menunjukkan sesuai dengan ZNT. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa informasi harga lahan yang telah diperoleh adalah informasi yang menggambarkan harga lahan di wilayah penelitian pada tahun 2013 hingga 2015.

Informasi harga lahan yang telah diperoleh direkapitulasi ke dalam excel kemudian dimasukkan ke *software* ArcGIS sesuai dengan koordinat titik-titik wilayah penelitiannya. Setelah proses memasukkan data harga lahan sesuai dengan koordinat di titik-titik wilayah penelitian, selanjutnya dilakukan analisa interpolasi menggunakan aplikasi Surfer 10. Sebelumnya, data *attribute table* dari file titik sampel yang ada di ArcGIS di-*copy* ke Ms. Excel. Selanjutnya, dari data koordinat X, Y, dan Z tersebut selanjutnya akan dilakukan analisis menggunakan Surfer untuk menghasilkan peta kontur harga lahan per tahunnya.

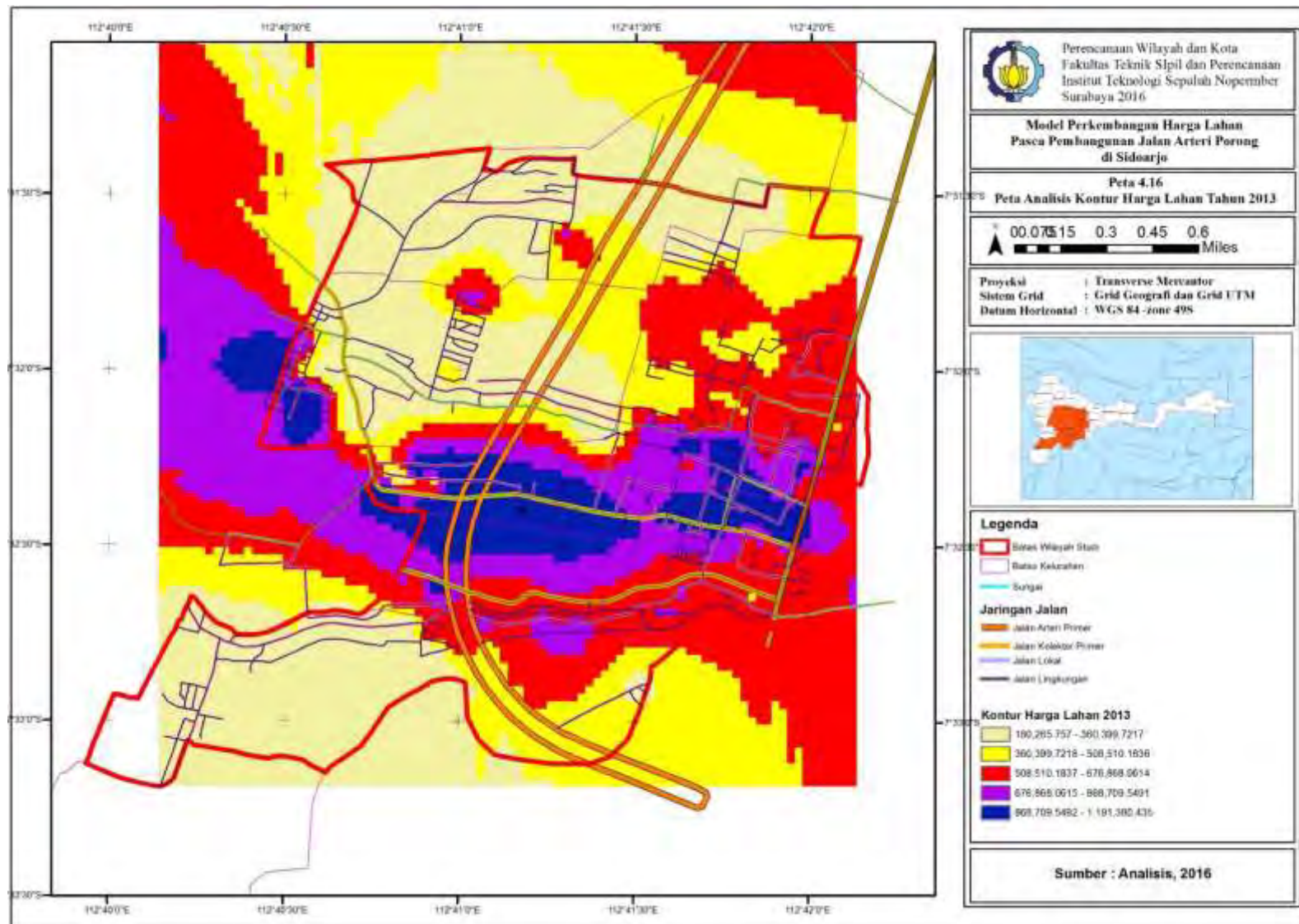
Peta kontur tersebut akan menunjukkan sebaran tinggi rendahnya harga lahan di wilayah penelitian. Berikut adalah peta titik sampel dan hasil dari peta sebaran harga lahan pada tahun 2013-2015.



Gambar 4.15 Peta Sebaran Titik Sampel Harga Lahan

Sumber: Penulis, 2016

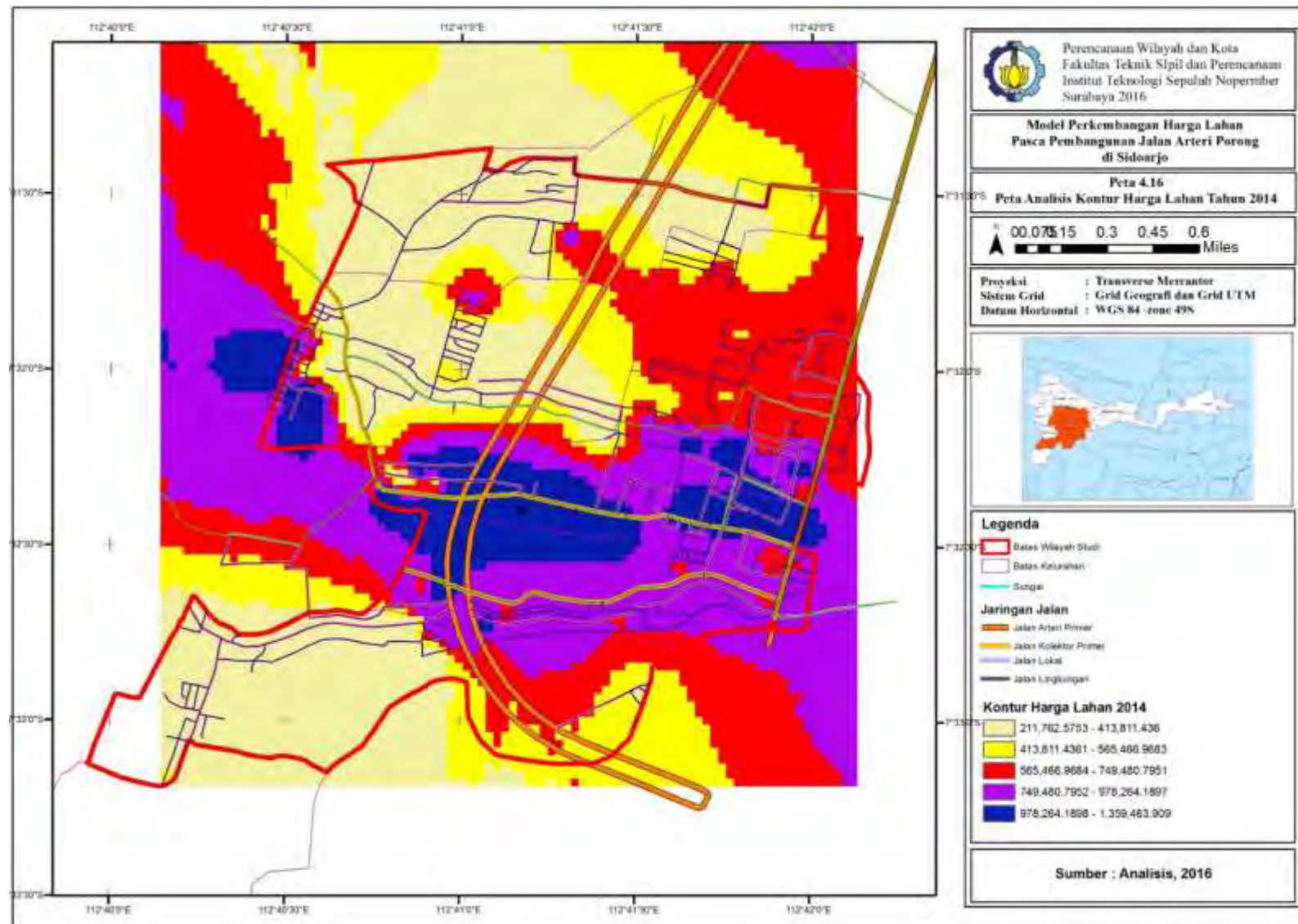
Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.16 Peta Kontur Harga Lahan Tahun 2013

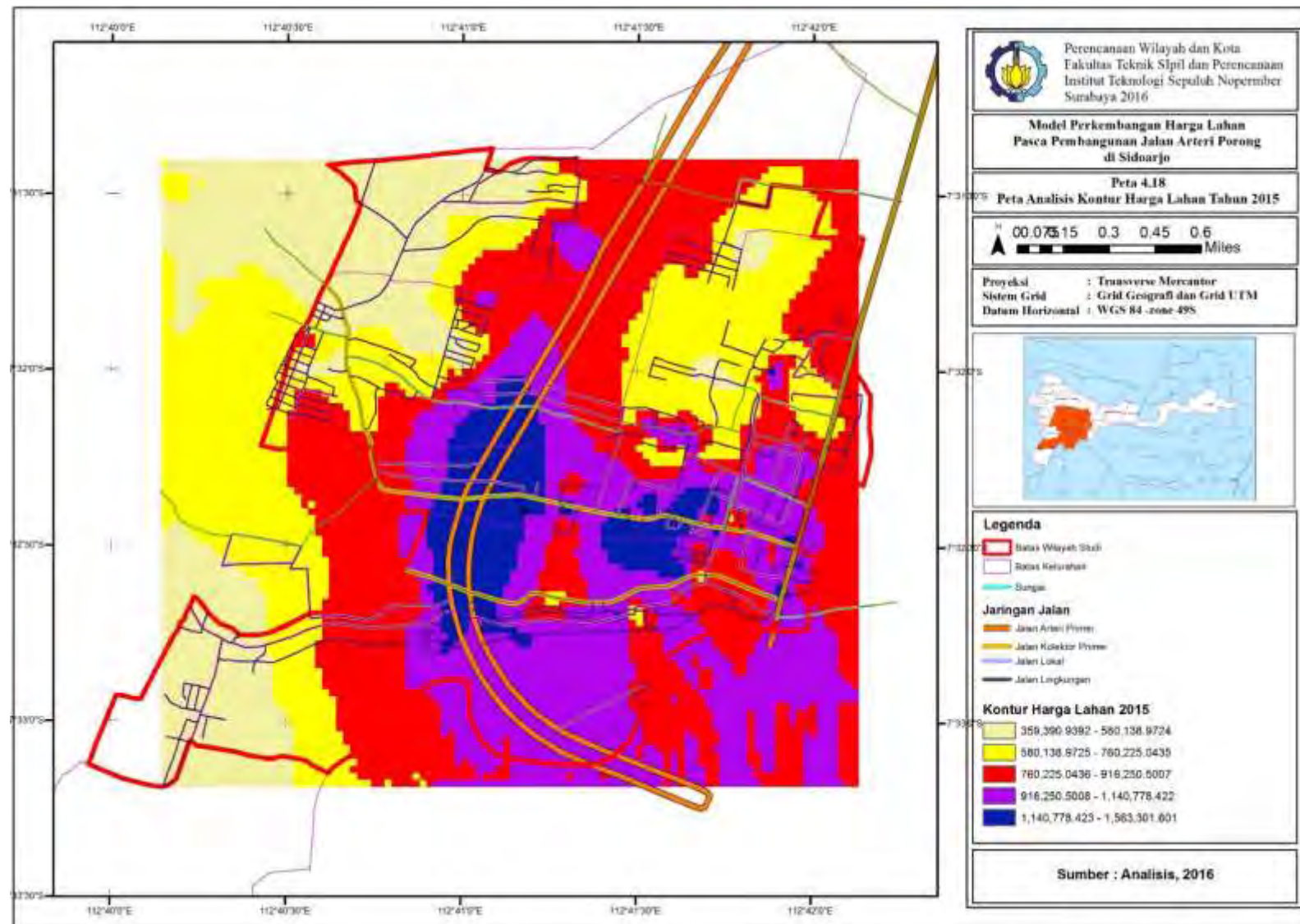
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.17 Peta Kontur Harga Lahan Tahun 2014
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Halaman ini sengaja dikosongkan



Gambar 4.18 Peta Kontur Harga Lahan 2015

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Halaman ini sengaja dikosongkan

Dari peta persebaran harga lahan pada 3 tahun terakhir, yaitu pada tahun 2013-2015 terlihat ada perkembangan di setiap tahunnya. Pada tahun 2013, harga lahan terendah di wilayah penelitian berkisar sebesar 180.000 rupiah yang berada di Desa Pamotan. Sedangkan, harga tertingginya berkisar antara 850.000-1.100.000 rupiah yang berada di Kelurahan Juwet Kenongo yang merupakan pusat kegiatan dan Kelurahan Porong yang dekat dengan pusat kegiatan.

Pada tahun 2014 harga terendahnya berkisar antara 210.000-410.000 rupiah dan harga tertingginya berkisar antara 970.000-1.300.000 rupiah. Dari **gambar 4.17** dapat diketahui perkembangan harga lahan yang terjadi pada tahun 2014 adalah berada di sekitar Kelurahan Juwet Kenongo dan Porong. Dalam perkembangannya, dapat terlihat di peta bahwa harga lahan yang memiliki kisaran cukup tinggi semakin meluas di antara kedua kelurahan tersebut. Selanjutnya, pada tahun 2015 harga terendahnya berkisar antara 350.000-580.000 rupiah dan harga tertingginya berkisar antara 1.100.000-1.500.000 rupiah. Dalam perkembangannya, dapat terlihat di **gambar 4.18** bahwa harga lahan pada tahun 2015 mengalami perembetan perkembangan di sekitar pusat kegiatan dan koridor Jalan Arteri. Dari informasi persebaran harga lahan pada tahun 2013 hingga 2015 dapat disimpulkan bahwa terdapat dua poin utama yang menjadi penyebab perkembangan harga lahan, yaitu Jalan Arteri dan pusat kegiatan. Namun, informasi ini hanya sebatas kesimpulan dari hasil pengamatan saja, sehingga perlu dilakukan identifikasi lebih lanjut terkait faktor-faktor penyebabnya pada sasaran berikutnya.

4.2 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Harga Lahan di Kawasan sekitar Jalan Arteri Porong

Untuk dapat menganalisa faktor - faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong, maka digunakan salah satu teknik analisa faktor yaitu *confirmatory factor analysis (CFA)*. Teknik analisa tersebut akan mengkonfirmasi faktor – faktor penelitian hasil kajian pustaka kepada sampel penelitian dengan tujuan mereduksi faktor yang tidak berpengaruh dalam perkembangan harga lahan. Hasil akhir dari analisa ini adalah variabel-variabel yang tergolong dalam faktor dimana faktor-faktor tersebut merupakan faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong. Dari hasil kajian pustaka, didapatkan 4 faktor yang di dalamnya terdiri dari variabel-variabel yang diindikasikan mempengaruhi harga lahan. Berikut adalah faktor-faktor tersebut beserta variabel-variabel dan kode untuk analisis CFA.

Tabel 4.6 Faktor, Variabel, dan Kode Variabel yang Mempengaruhi Harga Lahan di Kawasan Sekitar Jalan Arteri Porong

No.	Faktor	Variabel	Kode
1.	Aksesibilitas	Jarak dengan Jalan Arteri	w1
		Jarak dengan Jalan Kolektor	w2
		Jarak dengan Jalan Lokal	w3
		Jarak dengan Jalan Lingkungan	w4
		Jarak dengan rute angkutan umum	w5

No.	Faktor	Variabel	Kode
		Jarak dengan pusat kegiatan	w6
		Jarak dengan pusat pekerjaan	w7
		Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa	w8
		Jarak dengan fasilitas pendidikan	w9
		Jarak dengan fasilitas kesehatan	w10
2.	Kondisi Fisik	Jarak dengan Daerah Rawan Banjir	x1
		Jarak dengan Daerah Rawan Lumpur	x2
3.	Kebijakan Pemerintah	Jarak dengan Rencana Industri	y1
		Jarak dengan Rencana Jalan	y2

Sumber: Penulis, 2016

Sebelum kuisioner yang berisi variabel – variabel tersebut diujikan kepada responden. Langkah yang harus dilakukan terlebih dahulu adalah **survei pendahuluan** untuk pengujian validitas dan reliabilitas. Menurut Setyawan (2014), uji validitas dimaksudkan untuk menunjukkan kinerja kuisioner dalam mengukur apa yang diukur, sedangkan uji reliabilitas dimaksudkan untuk menunjukkan bahwa kuisioner tersebut konsisten/konstan apabila digunakan untuk mengambil data atau mengukur gejala yang sama. Dalam

penelitian ini dilakukan **survei pendahuluan** dilakukan dengan cara membagikan kuisioner yang berisikan 15 variabel kepada 30 orang responden (jumlah ideal karena mendekati kurva normal). Berikut adalah hasil pengujian validitas dan reliabilitas dari 30 responden tersebut.

A. Uji Validitas

Menurut Raharjo (2014), kriteria kuisioner dinyatakan valid adalah sebagai berikut:

- $R \text{ hitung} > R \text{ tabel} \rightarrow \text{valid}$
- $R \text{ hitung} < R \text{ tabel} \rightarrow \text{tidak valid}$

Pada pengujian ini, jumlah responden yang ada sebanyak 30 orang dengan taraf signifikansi sebesar 95%. Sehingga r-tabel yang didapatkan adalah **0,361**. Sedangkan berdasarkan hasil pengujian, nilai r-hitung pada seluruh variabel sudah lebih dari **0,361**. Dengan demikian kuisioner penelitian bisa dikatakan valid dan dapat digunakan sebagai alat analisis. Berikut merupakan tabel kesimpulan dari uji validitas.

Tabel 4.7 Hasil Uji Validitas

Variabel	Nilai R-hitung	Variabel	Nilai R-hitung
w1	0,635	w8	0,726
w2	0,435	w9	0,463
w3	0,881	w10	0,544
w4	0,518	x1	0,514
w5	0,617	x2	0,881
w6	0,635	y1	0,423
w7	0,699	y2	0,458

Sumber : Hasil SPSS, 2016

B. Uji Reliabilitas

Menurut Raharjo (2014), kuisisioner penelitian dapat dikatakan reliabel atau konsisten jika memiliki kriteria sebagai berikut:

- Alpha > R tabel → reliable/konsisten
- Alpha < R tabel → tidak reliable/tidak konsisten

Berdasarkan hasil pengujian yang telah dilakukan, nilai alpha yang didapatkan sebesar **0,866**. Dengan demikian kuisisioner ini bisa dikatakan reliabel dan dapat digunakan sebagai alat analisis untuk menjawab sasaran penelitian. Berikut merupakan tabel hasil analisa uji reliabilitas.

Tabel 4.8 Hasil Uji Reliabilitas

Cronbach's Alpha	N of items
0,850	14

Sumber : Hasil SPSS, 2016

Setelah kuisisioner dinyatakan valid berdasarkan hasil dari dua pengujian tersebut, maka kuisisioner sudah dapat diujikan kepada responden. Rekapitulasi hasil dari kuisisioner tersebut dapat dilihat di **lampiran** yang kemudian diinputkan ke SPSS. Pengujian dilakukan per faktor dengan cara *dimension reduction* → *factor* serta mengaktifkan *KMO* dan *Anti Image* pada pilihan *Descriptive*. Dalam analisis CFA, analisisnya dapat dilakukan lebih lanjut jika telah memenuhi standar sebagai berikut:

- Nilai KMO $\geq 0,5$
- Nilai Signifikansi $< 0,05$
- Nilai MSA $\geq 0,5$

Dari beberapa faktor yang telah *dirunning* nantinya dapat dilihat bahwa terdapat beberapa variabel yang tereduksi karena variabel tersebut dianggap tidak mampu menggambarkan faktor.

Berikut merupakan hasil *confirmatory factor analysis* secara lengkap pada tiap faktor.

a. Faktor Aksesibilitas

Tabel 4.9 Iterasi Faktor Aksesibilitas

	Iterasi 1	Iterasi 2
KMO	0.579	0.583
Sig	0.000	0.000
MSA < 0.5	w9	Tidak ada

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2016

Berdasarkan tabel di atas, pada iterasi 1 nilai KMO dan signifikasinya sudah memenuhi kriteria. Namun, masih terdapat 1 variabel yang nilai MSA-nya kurang dari 0,5, yaitu variabel jarak dengan fasilitas pendidikan. Sehingga masih perlu dilakukan iterasi kedua dengan menghilangkan variabel jarak dengan fasilitas kesehatan. Setelah dilakukan iterasi 2, nilai KMO sudah lebih besar dari 0,5 dan nilai signifikansi kurang dari 0,05 yang menunjukkan adanya korelasi variabel yang signifikan. Selain itu, sudah tidak ada variabel yang memiliki nilai MSA kurang dari 0,5 sehingga semua persyaratan telah dipenuhi dan proses iterasi sudah dapat dihentikan. Dari hasil iterasi terakhir diperoleh variabel-variabel yang memenuhi syarat dalam artian berpengaruh terhadap perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong adalah variabel jarak dengan jalan arteri, jarak dengan jalan kolektor, jarak dengan jalan lokal, jarak dengan jalan lingkungan, jarak dengan rute angkutan umum, jarak dengan pusat kota, jarak dengan pusat pekerjaan, jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa, dan jarak dengan fasilitas kesehatan.

b. Faktor Kondisi Fisik

Tabel 4.10 Iterasi Faktor Kondisi Fisik

	Iterasi 1
KMO	0.500
Sig	0.000
MSA < 0.5	Tidak ada

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2016

Berdasarkan tabel di atas, pada iterasi 1 nilai KMO sebesar 0,5 dan signifikansi 0,000 yang menunjukkan adanya korelasi variabel yang signifikan. Selain itu tidak ada variabel yang memiliki nilai MSA kurang dari 0,5 sehingga tidak perlu dilakukan proses iterasi. Sehingga, dapat disimpulkan variabel dalam faktor kondisi fisik yang mempengaruhi perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong adalah variabel jarak dengan daerah rawan banjir dan jarak dengan daerah rawan lumpur.

c. Faktor Kebijakan Pemerintah

Tabel 4.11 Iterasi Faktor Kebijakan Pemerintah

	Iterasi 1
KMO	0.500
Sig	0.027
MSA < 0.5	Tidak ada

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2016

Berdasarkan tabel di atas, untuk variabel-variabel yang ada di dalam faktor kebijakan pemerintah setelah dilakukan analisis CFA sudah memenuhi syarat yaitu nilai KMO lebih

dari sama dengan 0,5; nilai signifikansi kurang dari 0,05 dan nilai MSA pada masing-masing variabel tidak ada yang kurang dari 0,5. Sehingga, analisis dapat dilanjutkan tanpa dilakukan iterasi kembali. Dari hasil tersebut variabel-variabel dalam faktor kebijakan pemerintah yang mempengaruhi perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong adalah variabel jarak dengan rencana jalan dan jarak dengan rencana industri.

Setelah proses analisis CFA telah selesai dilakukan pada semua faktor, maka diperoleh variabel-variabel yang mempengaruhi harga lahan pada masing-masing faktor adalah sebagai berikut:

Tabel 4.12 . Kesimpulan Variabel-Variabel dalam Setiap Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Harga Lahan di Kawasan Sekitar Jalan Arteri Porong

No.	Faktor	Variabel	Variabel Berpengaruh	Variabel Tereduksi
1.	Aksesibilitas	Jarak dengan Jalan Arteri	Jarak dengan Jalan Arteri	Jarak dengan fasilitas pendidikan
		Jarak dengan Jalan Kolektor	Jarak dengan Jalan Kolektor	
		Jarak dengan Jalan Lokal	Jarak dengan Jalan Lokal	
		Jarak dengan Jalan Lingkungan	Jarak dengan Jalan Lingkungan	
		Jarak dengan rute angkutan umum	Jarak dengan rute angkutan umum	
		Jarak dengan pusat kegiatan	Jarak dengan pusat kegiatan	
		Jarak dengan pusat pekerjaan	Jarak dengan pusat pekerjaan	
		Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa	Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa	
		Jarak dengan fasilitas pendidikan	Jarak dengan fasilitas kesehatan	
		Jarak dengan fasilitas kesehatan		
2.	Kondisi Fisik	Jarak dengan daerah rawan banjir	Jarak dengan daerah rawan banjir	Tidak ada
		Jarak dengan daerah rawan lumpur	Jarak dengan daerah rawan lumpur	
3.		Jarak dengan Rencana Industri	Jarak dengan Rencana Industri	Tidak ada

No.	Faktor	Variabel	Variabel Berpengaruh	Variabel Tereduksi
	Kebijakan Pemerintah	Jarak dengan Rencana Jalan	Jarak dengan Rencana Jalan	

Sumber: Penulis, 2016

Berdasarkan hasil analisis CFA tersebut, didapatkan 13 variabel dari semua faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong. Berikut adalah hasil eksplorasi dari kuisioner CFA yang menjelaskan terkait alasan variabel-variabel tersebut berpengaruh.

Tabel 4.13 Deskripsi Variabel Berpengaruh

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
1.	Aksesibilitas	Jarak dengan Jalan Arteri	Adanya jalan arteri secara langsung berdampak terhadap terbukanya akses ke beberapa lokasi di wilayah penelitian, salah satunya adalah akses ke pusat kegiatan yang juga dihubungkan oleh jalan kolektor. Sehingga, hal tersebut menyebabkan peningkatan harga lahan di	<ul style="list-style-type: none"> • Bintarto (1989) mengatakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. • Menurut Eckert (1990), faktor aksesibilitas merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap nilai 	Adanya jalan arteri Porong yang baru meningkatkan tingkat aksesibilitas di kawasan sekitarnya dan hal tersebut berdampak pada meningkatnya harga lahan kawasan.

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			kawasan sekitar pusat kegiatan Jalan Arteri Porong, terutama pada kawasan-kawasan yang berbatasan langsung dengan Jalan Arteri Porong. <i>(Analisis hasil survei untuk sasaran 1 dan 2)</i>	lahan di suatu kawasan. <ul style="list-style-type: none"> Menurut Brian Berry (1984), dalam Luky (1997), harga tanah merupakan refleksi dari nilai tanah artinya harga merupakan cerminan dari nilai tanah tersebut. Jika nilai lahan meningkat, maka harga lahan pun meningkat. 	
		Jarak dengan Jalan Kolektor	Menurut hasil wawancara dengan Staff Bagian Pembangunan di Kecamatan Porong, yaitu Saudara Imam		Variabel jarak dengan jalan kolektor menjadi salah satu variabel yang juga berpengaruh terhadap meningkatnya harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong. Hal tersebut

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			Khanafi, ST (2016) bahwa sejak terbangunnya Jalan Arteri Porong, jalan-jalan kolektor terutama di koridor sepanjang Kantor Kecamatan menjadi lebih ramai dilintasi oleh berbagai kendaraan, terutama kendaraan-kendaraan besar seperti truk yang menuju Jalan		disebabkan karena terbangunnya Jalan Arteri Porong yang baru mendorong tingkat pertumbuhan di sepanjang jalan kolektor.

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			<p>Arteri Porong yang baru.</p> <p>Di sepanjang koridor jalan kolektor juga merupakan titik-titik dengan harga lahan yang tinggi.</p>		
		Jarak dengan Jalan Lokal	Sejak terbangunnya		Variabel jarak dengan jalan lokal dan lingkungan menjadi variabel yang juga berpengaruh terhadap meningkatnya harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong. Hal tersebut disebabkan karena terbangunnya Jalan Arteri Porong yang baru meningkatkan
		Jarak dengan Jalan Lingkungan	Jalan Arteri yang baru, fungsi dari jalan-jalan lokal dan lingkungan yang menghubungkan ke Jalan Arteri menjadi semakin fungsional dan		

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			ramai akan pengguna jalan. <i>(Hasil eksplorasi alasan dari responden pada kuisioner sasaran 2)</i>		fungsi jalan-jalan tersebut.
		Jarak dengan rute angkutan umum	Sejak terbangunnya Jalan Arteri yang baru, di wilayah penelitian dilalui angkutan umum BRT <i>(Bus Rapid Transit)</i> Sidoarjo.	<ul style="list-style-type: none"> • Bintarto (1989) mengatakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. • Menurut Eckert (1990), faktor 	Terbangunnya Jalan Arteri yang baru memicu adanya jalur lintasan angkutan umum. Dengan demikian, kawasan-kawasan di sekitar Jalan Arteri menjadi lebih <i>accessible</i> . Hal tersebut menjadi salah satu variabel yang berpengaruh terhadap peningkatan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
				<p>aksesibilitas merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap nilai lahan di suatu kawasan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menurut Brian Berry (1984), dalam Luky (1997), harga tanah merupakan refleksi dari nilai tanah artinya harga merupakan cerminan dari nilai tanah tersebut. Jika nilai lahan meningkat, maka harga lahan pun meningkat. 	

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
		Jarak dengan pusat kota	Sejak terbangunnya Jalan Arteri Porong yang baru, jarak ke pusat kota/pusat kegiatan yang juga merupakan pusat pekerjaan masyarakat menjadi semakin terjangkau. Hal ini disebabkan karena sebelum adanya jalan tersebut, lahan yang sekarang sudah terbangun jalan dulunya masih berupa sawah.	<ul style="list-style-type: none"> Nelson (1977) dalam penelitiannya yang menggunakan model hedonik menemukan variabel-variabel yang mempengaruhi harga lahan, yaitu jarak terhadap CBD, waktu tempuh ke CBD, dan waktu tempuh ke pusat pekerjaan. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Adair, dkk (2000) 	Terbangunnya Jalan Arteri Porong yang baru mempermudah akses masyarakat sekitar menuju pusat kota/pusat kegiatan dan pusat pekerjaan. Adanya kemudahan akses tersebut akan mempermudah masyarakat yang ingin memenuhi kebutuhannya di pusat kota/pusat kegiatan dan mempermudah masyarakat yang bepergian ke pusat pekerjaan yang berada di pusat kota/pusat kegiatan. Sehingga, variabel jarak dengan
		Jarak dengan pusat pekerjaan			

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			<i>(Hasil eksplorasi alasan dari responden pada kuisioner sasaran 2)</i>	memprediksi harga menggunakan model hedonik dengan menggunakan variabel jarak dan waktu tempuh dengan pusat pekerjaan. Dalam penelitiannya, mereka menemukan bahwa jarak ke pusat pekerjaan merupakan variabel yang berpengaruh terhadap prediksi harga.	pusat kota dan ajrak dengan pusat pekerjaan merupakan salah satu variabel yang mempengaruhi harga lahan.

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
		Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa	Sama halnya dengan variabel-variabel sebelumnya, sejak terbangunnya Jalan Arteri Porong yang baru, masyarakat sekitar menjadi lebih mudah jika ingin bepergian ke pasar sebagai fasilitas perdagangan dan jasa utama di wilayah penelitian dan pergi ke puskesmas maupun rumah sakit sebagai	<ul style="list-style-type: none"> • Suparmoko (1989) menjelaskan bahwa harga lahan yang berlokasi dekat fasilitas umum akan meningkat. • Dengan adanya kegiatan pembangunan, khususnya pembangunan prasarana umum, akan meningkatkan kegunaan dan kepuasan yang dapat diberikan oleh satuan luasan lahan, yang 	Adanya kemudahan akses menuju fasilitas perdagangan dan jasa serta fasilitas kesehatan menjadi variabel yang berpengaruh terhadap harga lahan.
		Jarak dengan fasilitas kesehatan			

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			<p>fasilitas kesehatan yang menyediakan pelayanan terbaik di wilayah tersebut. <i>(Hasil eksplorasi alasan responden berdasarkan kuisioner di sasaran 2)</i></p>	<p>diikuti pula dengan meningkatnya pendapatan masyarakat sehingga harga lahan akan meningkat. Lahan yang dekat pasar oleh masyarakat digunakan untuk daerah pusat kegiatan ekonomi yang akan memberikan pendapatan dan harga sewa yang tinggi untuk berbagai alternatif penggunaan, seperti industri</p>	

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
				atau penggunaan lain yang menguntungkan.	
2.	Kondisi Fisik	Jarak dengan daerah rawan banjir	Menurut hasil wawancara dengan Staff Bagian Pembangunan di Kecamatan Porong, yaitu Saudara Imam Khanafi, ST (2016) bahwa sejak terbangunnya Jalan Arteri Porong terdapat beberapa desa dengan permukaan tanah yang lebih rendah	Dalam penelitian yang dilakukan oleh Astrid Damayanti dan Alfian Syah tahun 2011 mengenai penilaian tanah dengan pendekatan keruangan disebutkan ada beberapa faktor fisik yang mempengaruhi harga tanah yaitu bentuk, topografi dan semua keadaan fisik pada persil tanah. Kondisi topografi yang berbeda-beda akan mempengaruhi	Variabel jarak dengan daerah rawan banjir merupakan salah satu variabel yang berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			<p>daripada jalan arteri tersebut menjadi desa yang dilanda banjir. Desa tersebut adalah Desa Pamotan yang berada di wilayah penelitian. Hal tersebut menunjukkan bahwa terbangunnya Jalan Arteri berpengaruh terhadap kerawanan banjir di desa sekitarnya.</p>	<p>kondisi kerentanan terhadap bencana yang berbeda-beda pula di suatu kawasan</p>	

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
		Jarak dengan daerah rawan lumpur	Wilayah penelitian berjarak ± 200 meter dengan daerah yang terdelineasi rawan lumpur. Berdasarkan wawancara dengan Staff Bagian Pembangunan di Kecamatan Porong, yaitu Saudara Imam Khanafi, ST (2016) menyebutkan bahwa harga lahan di sekitar daerah rawan		Variabel jarak dengan daerah rawan lumpur merupakan salah satu variabel yang berpengaruh terhadap harga lahan di wilayah penelitian.

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			lumpur tersebut harga lahannya cenderung turun.		
3.	Kebijakan Pemerintah	Jarak dengan rencana industri	Berdasarkan RDTR Kecamatan Porong Tahun 2013-2033, di koridor Jalan Arteri Porong yang baru akan direncanakan dibangun industri. Hal ini merupakan indikasi pembangunan akibat adanya rencana jalan arteri yang	Menurut Eckert (1990) salah satu indikator yang mempengaruhi harga lahan adalah indikator hukum, politik, dan kebijakan pemerintah, di mana salah satu sub indikatornya adalah rencana tata ruang wilayah.	Variabel jarak dengan rencana industri merupakan salah satu variabel yang berpengaruh terhadap harga lahan di wilayah penelitian.

No.	Faktor	Variabel Hasil Analisis	Kondisi Eksisting	Teori Penunjang	Simpulan
			sekarang telah terbangun.		
		Jarak dengan rencana jalan	Berdasarkan RDTR Kecamatan Porong Tahun 2013-2033, terdapat rencana pembangunan jaringan jalan yang menghubungkan langsung ke Jalan Arteri.		Variabel jarak dengan rencana jalan merupakan salah satu variabel yang berpengaruh terhadap harga lahan di wilayah penelitian.

Sumber: Hasil analisis, 2016

Halaman ini sengaja dikosongkan

Variabel-variabel yang telah terpilih tersebut selanjutnya akan dijadikan input dalam pembuatan model perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

4.3 Model Perkembangan Harga Lahan di Kawasan sekitar Jalan Arteri Porong

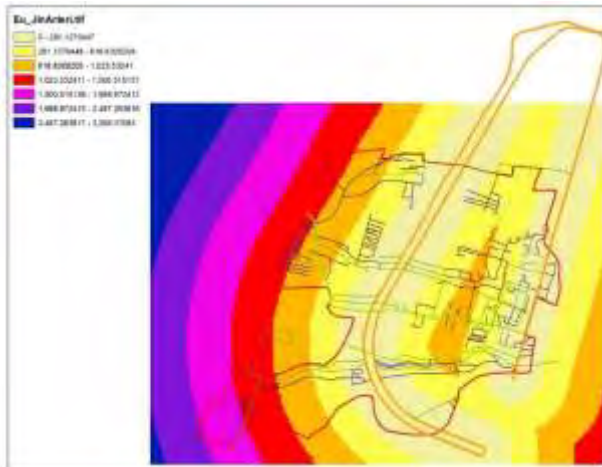
Dari hasil sasaran 1 telah didapatkan persebaran harga lahan dan kecenderungan perkembangannya. Pada sasaran 2 didapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan di wilayah penelitian. Selanjutnya dilakukan proses pembuatan model perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong. Model perkembangan harga lahan dibuat dengan input variabel-variabel dari faktor-faktor yang telah diperoleh dari hasil analisa faktor pada sasaran 2 dan titik-titik sebaran sampel harga lahan tahun 2015 pada sasaran 1, karena merupakan informasi paling baru. Kemudian untuk menentukan model perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong dilakukan *Spatial Regression Analysis* dengan menggunakan *software Geographic Information System (GIS) 10.1* dan hasilnya diolah kembali menggunakan teknik analisis regresi berganda menggunakan *software SPSS*. Variabel-variabel yang akan diolah menggunakan teknik analisis regresi spasial adalah sebagai berikut:

1. Jarak dengan Jalan Arteri
2. Jarak dengan Jalan Kolektor
3. Jarak dengan Jalan Lokal
4. Jarak dengan Jalan Lingkungan
5. Jarak dengan Rute Angkutan Umum
6. Jarak dengan Pusat Kegiatan
7. Jarak dengan Pusat Pekerjaan
8. Jarak dengan Fasilitas Perdagangan dan Jasa

9. Jarak dengan Fasilitas Kesehatan
10. Jarak dengan Daerah Rawan Banjir
11. Jarak dengan Daerah Rawan Lumpur
12. Jarak dengan Rencana Industri
13. Jarak dengan Rencana Jalan

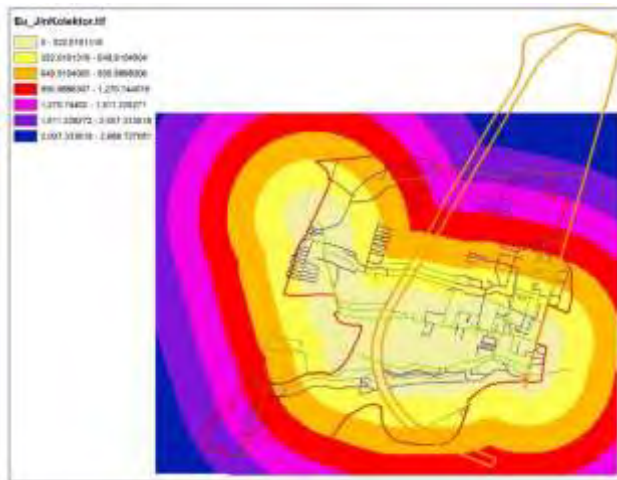
Untuk dapat menentukan model harga lahan pada kawasan dengan menggunakan metode *Spatial Regression Analysis*, dilakukan melalui beberapa tahapan sebagai berikut:

1. Melakukan penentuan pengaruh jarak masing-masing variabel yang dianggap berpengaruh dalam model harga lahan menggunakan tool *Euclidean Distance* untuk masing-masing variabel. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:



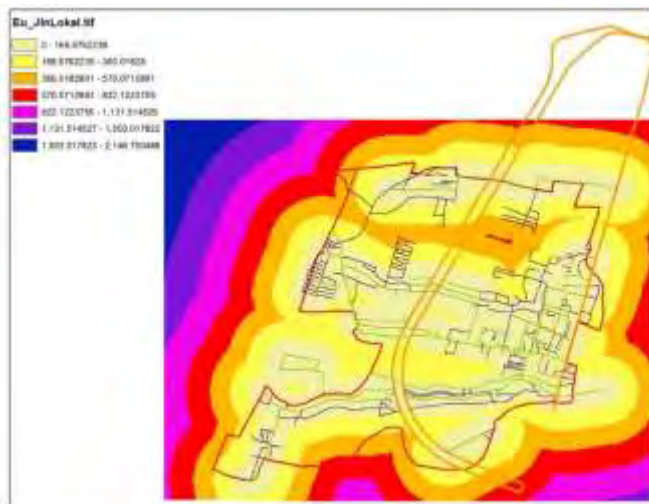
Gambar 4.19 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Jalan Arteri

Sumber: Hasil Analisis, 2016



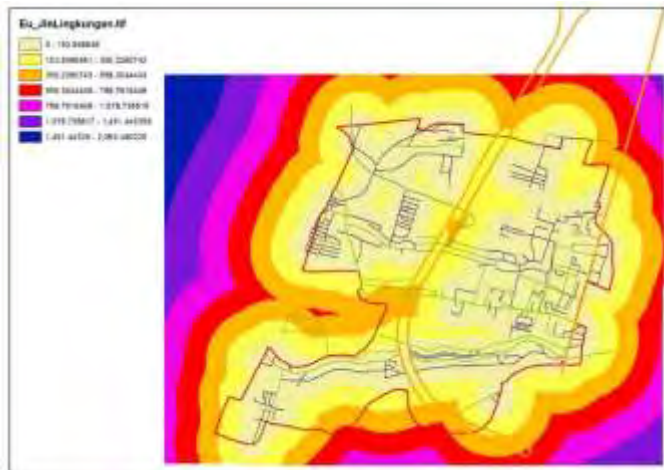
Gambar 4.20 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Jalan Kolektor

Sumber: Hasil Analisis, 2016



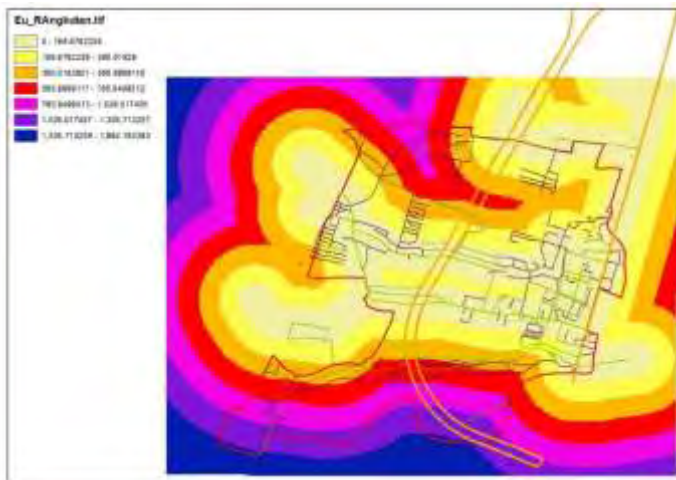
Gambar 4.21 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Jalan Lokal

Sumber: Hasil Analisis, 2016



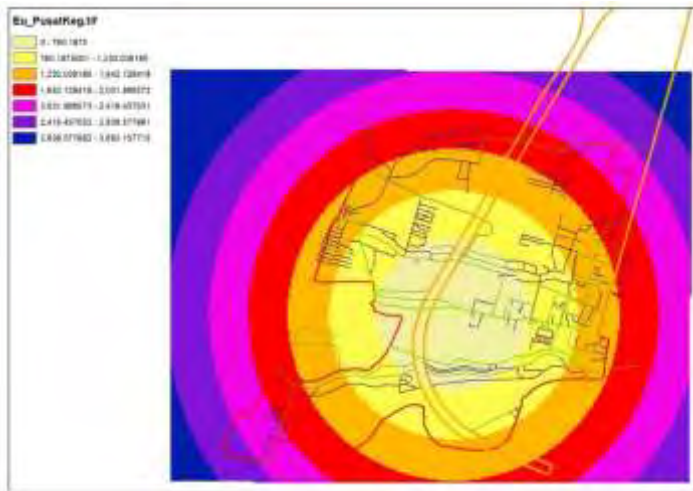
Gambar 4.22 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Jalan Lingkungan

Sumber: Hasil Analisis, 2016



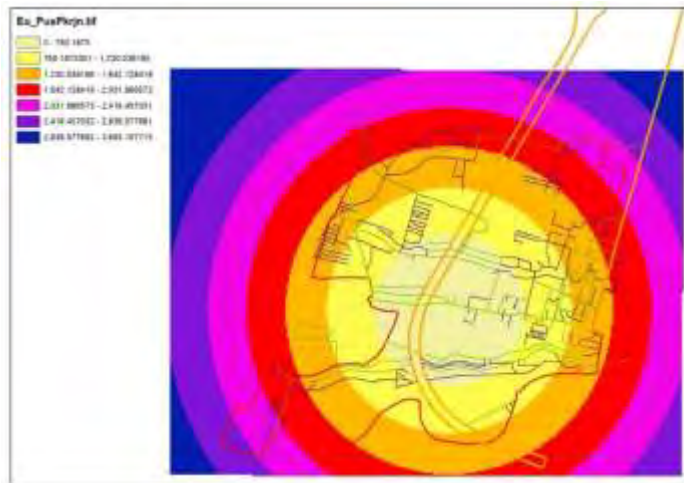
Gambar 4.23 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Rute Angkutan

Sumber: Hasil Analisis, 2016



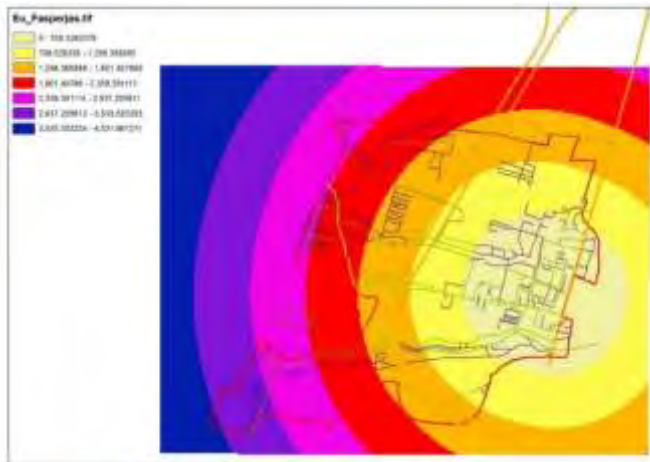
Gambar 4.24 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Pusat Kegiatan

Sumber: Hasil Analisis, 2016



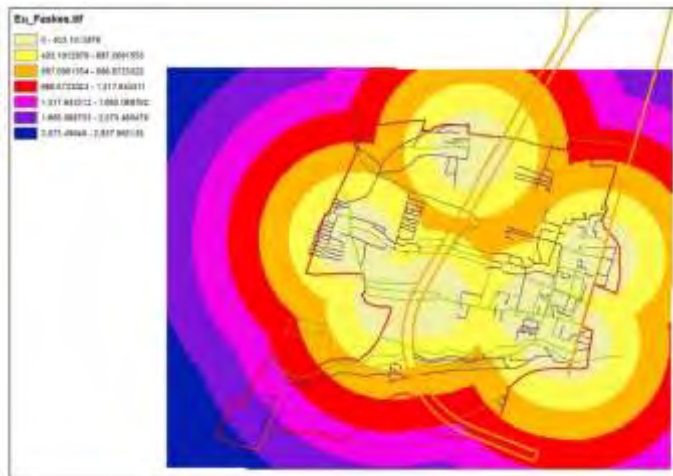
Gambar 4.25 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Pusat Pekerjaan

Sumber: Hasil Analisis, 2016



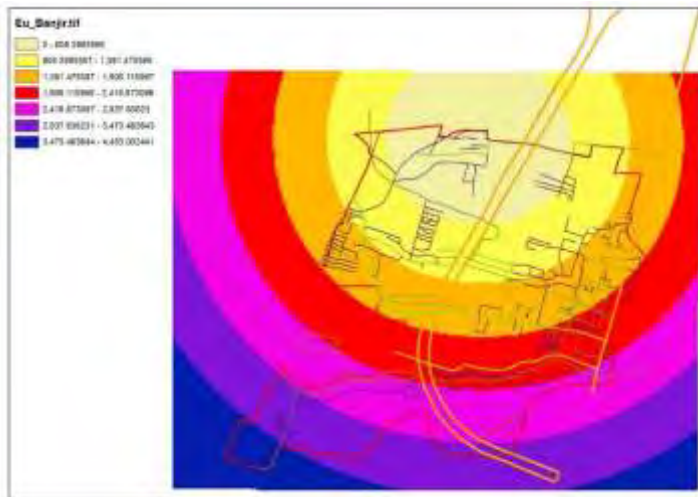
Gambar 4.26 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Fasilitas Perjas

Sumber: Hasil Analisis, 2016



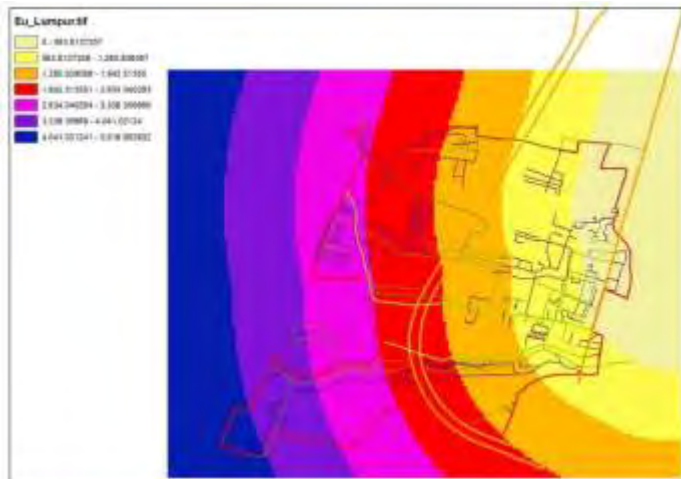
Gambar 4.27 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Fasilitas Kesehatan

Sumber: Hasil Analisis, 2016



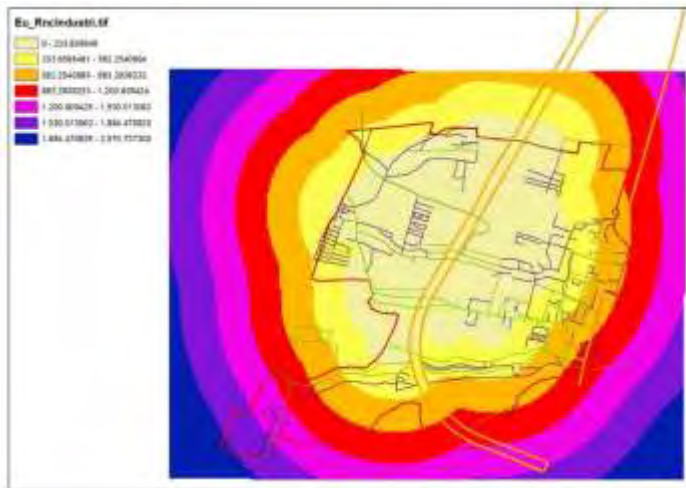
Gambar 4.28 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak dengan Daerah Rawan Banjir

Sumber: Hasil Analisis, 2016

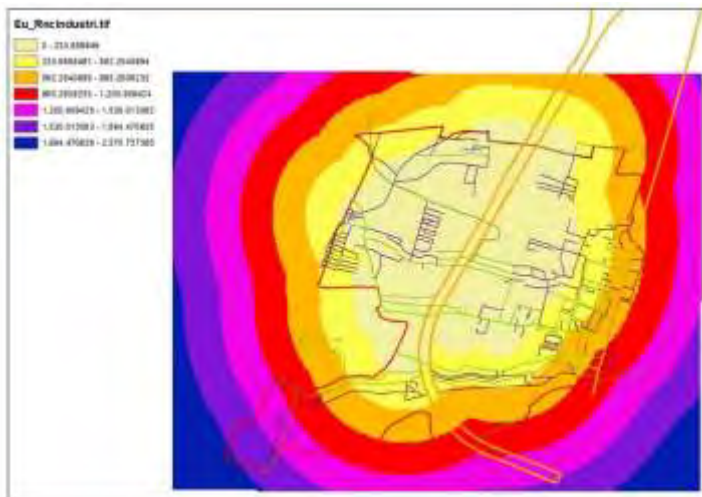


Gambar 4.29 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Daerah Rawan Lumpur

Sumber: Hasil Analisis, 2016



Gambar 4.30 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Rencana Industri
Sumber: Hasil Analisis, 2016



Gambar 4.31 Peta Euclidean Distance Variabel Jarak Dengan Rencana Jalan
Sumber: Hasil Analisis, 2016

2. Langkah selanjutnya adalah menentukan besar jarak keterjangkauan masing-masing variabel yang dianggap berpengaruh di atas dengan titik-titik sampel harga lahan dengan menggunakan tool *Extract Values by Point* untuk masing-masing variabel.
3. Langkah selanjutnya adalah menggabungkan point hasil identifikasi langkah sebelumnya dengan menggunakan *Spatial Join Tools*. Hasilnya berupa tabel yang berisikan nilai-nilai dari setiap variabel yang telah dilakukan analisis join. (tabel terlampir)
4. Data-data pada tabel (terlampir) tersebut selanjutnya dijadikan input ke SPSS untuk dilakukan proses analisis regresi berganda. Proses analisa ini menggunakan dua jenis variabel yaitu variabel terikat (*dependent*) berupa harga lahan dan variabel bebas (*independent*) berupa variabel-variabel yang mempengaruhi yaitu sebagai berikut:
 - a. Jarak dengan Jalan Arteri
 - b. Jarak dengan Jalan Kolektor
 - c. Jarak dengan Jalan Lokal
 - d. Jarak dengan Jalan Lingkungan
 - e. Jarak dengan Rute Angkutan Umum
 - f. Jarak dengan Pusat Kegiatan
 - g. Jarak dengan Pusat Pekerjaan
 - h. Jarak dengan Fasilitas Perdagangan dan Jasa
 - i. Jarak dengan Fasilitas Kesehatan
 - j. Jarak dengan Daerah Rawan Banjir
 - k. Jarak dengan Daerah Rawan Lumpur
 - l. Jarak dengan Rencana Industri
 - m. Jarak dengan Rencana Jalan

Variables Entered/Removed

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Rnc Industri, FasPerjas, Jln_Kolekt, RAngkutan, Jln_Arteri, PusatKeg, Faskes ^a		. Enter

a. All requested variables entered.

Tabel di atas menunjukkan bahwa variabel yang dianggap berpengaruh secara signifikan dalam menentukan harga lahan adalah variabel jarak dengan jalan arteri, jarak dengan jalan kolektor, jarak dengan rute angkutan umum, jarak dengan fasilitas kesehatan, jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa, jarak dengan pusat kegiatan, dan jarak dengan rencana industri. Dari variabel-variabel tersebut dihasilkan model harga lahan sebagai berikut.

Coefficients^a

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients			95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	1402004.910	28638.712		48.955	.000	1345722.353	1458287.468					
	Jln_Arteri	-107.070	36.941	-.150	-2.898	.004	-179.669	-34.470	-.665	-.136	-.078	.269	3.717
	Jln_Kolekt	105.586	40.398	.161	2.614	.009	26.193	184.979	-.610	.122	.070	.190	5.269
	RAngkutan	163.336	42.243	.169	3.867	.000	80.316	246.355	-.347	.180	.104	.376	2.657
	PusatKeg	-445.881	39.396	-.769	-11.318	.000	-523.306	-368.457	-.703	-.471	-.304	.156	6.403
	Faskes	-271.147	53.029	-.380	-5.113	.000	-375.363	-166.931	-.563	-.235	-.137	.131	7.661
	FasPerjas	-61.274	15.210	-.179	-4.029	.000	-91.164	-31.383	-.570	-.187	-.108	.363	2.753
	Rnc Industri	246.296	38.955	.343	6.323	.000	169.740	322.852	-.359	.286	.170	.245	4.087

a. Dependent Variable: Harga Lahan

Halaman ini sengaja dikosongkan

Berdasarkan tabel di atas, model penentuan harga lahan di wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

$$Y = 1.402.004,91 - 107,07 x_1 + 105,586 x_2 + 163,336 x_3 - 445,881 x_4 - 271,147 x_5 - 61,274 x_6 + 246,296 x_7$$

Persamaan regresi tersebut memiliki arti sebagai berikut:

1. Konstanta sebesar **1.402.004,91** menyatakan bahwa jika tidak ada penambahan atau penurunan terhadap variabel x_1 hingga x_7 , maka harga lahan akan sebesar **1.402.004,91**
2. Koefisien regresi x_1 (**jarak dengan jalan arteri**) sebesar **-107,07** menyatakan bahwa setiap penambahan **jarak dengan jalan arteri** sebesar 1 satuan (1 meter) akan berpengaruh pada penurunan harga lahan sebesar **107,07** dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa semakin jauh dengan jalan arteri, maka harga lahan semakin turun dan semakin dekat dengan jalan arteri, harga lahan semakin meningkat karena kemudahan aksesibilitas yang diberikan.
3. Koefisien regresi x_2 (**jarak dengan jalan kolektor**) sebesar **105,586** menyatakan bahwa setiap penambahan **jarak dengan jalan kolektor** sebesar 1 satuan (1 meter) akan berpengaruh pada peningkatan harga lahan sebesar **105,586** dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa semakin jauh dengan jalan kolektor, maka harga lahan semakin meningkat. Hal ini disebabkan karena perkembangan harga lahan cenderung semakin meningkat mengarah ke jalan arteri.
4. Koefisien regresi x_3 (**jarak dengan rute angkutan umum**) sebesar **163,336** menyatakan bahwa setiap penambahan **jarak dengan rute angkutan umum** sebesar 1 satuan (1 meter) akan berpengaruh pada peningkatan harga lahan sebesar **163,336** dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa semakin jauh dengan

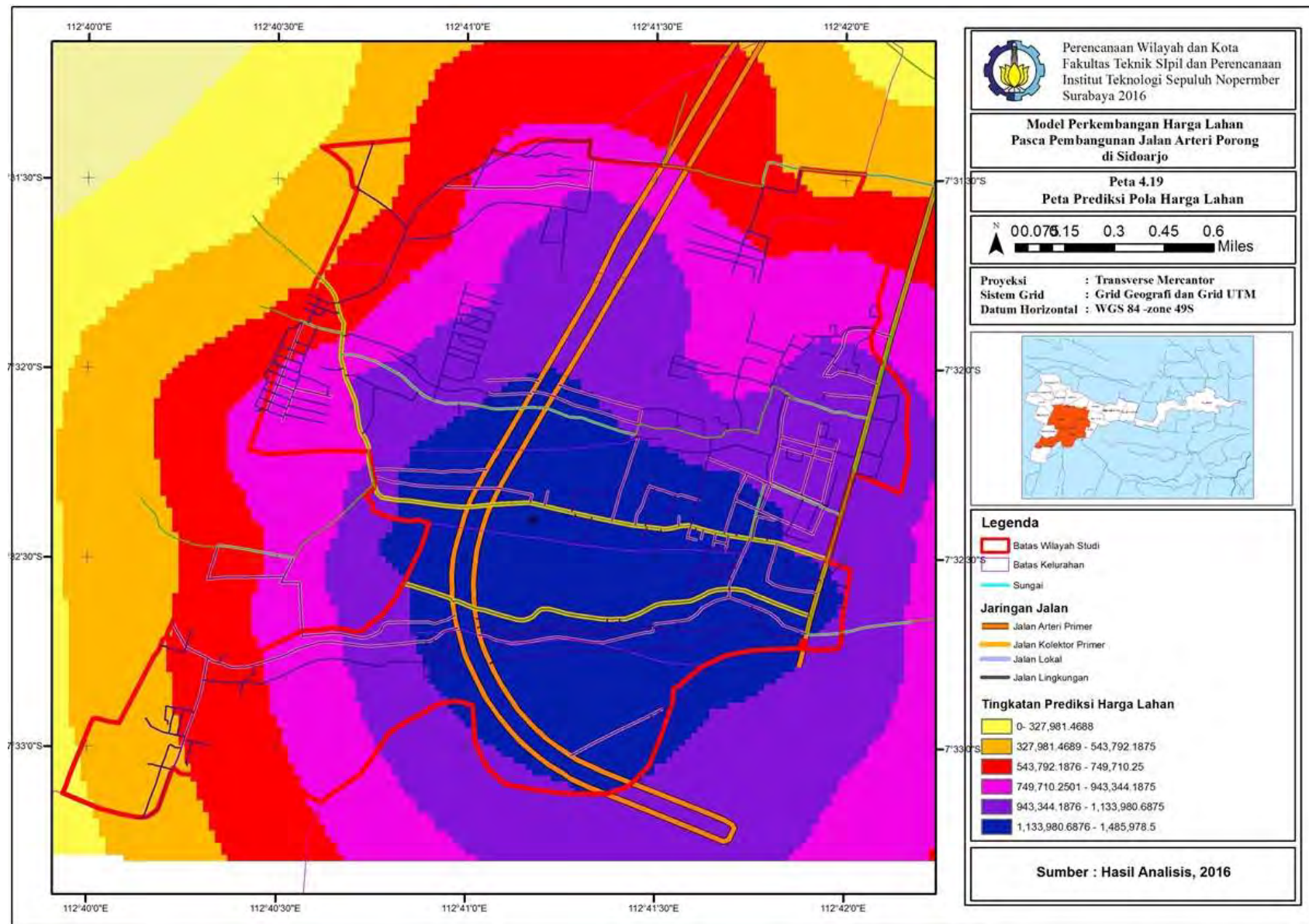
rute angkutan umum, maka harga lahan semakin meningkat. Hal ini disebabkan karena berdasarkan kondisi eksisting rute angkutan yang melintas di wilayah penelitian banyak yang melintas di jalan kolektor, sedangkan perkembangan harga lahan cenderung meningkat mengarah ke jalan arteri.

5. Koefisien regresi x_4 (**jarak dengan pusat kegiatan**) sebesar **-445,881** menyatakan bahwa setiap penambahan **jarak dengan pusat kegiatan** sebesar 1 satuan (1 meter) akan berpengaruh pada penurunan harga lahan sebesar **445,881** dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa semakin jauh dengan pusat kegiatan, maka harga lahan semakin turun. Hal ini disebabkan karena berdasarkan kondisi eksisting memang di pusat kegiatan banyak terdapat fasilitas-fasilitas seperti pertokoan, perkantoran, dan fasilitas-fasilitas perkotaan lainnya. Selain itu, pusat kegiatan di wilayah penelitian juga terletak berdekatan dengan jalan arteri. Sehingga, harga lahan di sekitar pusat kegiatan pun cenderung tinggi.
6. Koefisien regresi x_5 (**jarak dengan fasilitas kesehatan**) sebesar **-271,147** menyatakan bahwa setiap penambahan **jarak dengan fasilitas kesehatan** sebesar 1 satuan (1 meter) akan berpengaruh pada penurunan harga lahan sebesar **271,147** dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa semakin jauh dengan fasilitas kesehatan, maka harga lahan semakin turun. Hal ini sesuai seperti yang disebutkan oleh Wolcott (1987) bahwa fasilitas kesehatan adalah salah variabel yang berpengaruh terhadap harga lahan karena jika suatu kawasan dekat dengan fasilitas kesehatan, maka akan lebih mudah mendapatkan pelayanan kesehatan dan hal tersebut mendorong meningkatnya harga lahan di sekitar fasilitas kesehatan.

7. Koefisien regresi x_6 (**jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa**) sebesar **-61,274** menyatakan bahwa setiap penambahan **jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa** sebesar 1 satuan (1 meter) akan berpengaruh pada penurunan harga lahan sebesar **61,274** dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa semakin jauh dengan fasilitas perdagangan dan jasa, maka harga lahan semakin turun. Hal ini karena fasilitas perdagangan dan jasa menyediakan berbagai kebutuhan penduduk, sehingga kawasan yang berdekatan dengan fasilitas perdagangan dan jasa harga lahannya cenderung lebih tinggi (Soesilo, 2000).
8. Koefisien regresi x_7 (**jarak dengan rencana industri**) sebesar **246,296** menyatakan bahwa setiap penambahan jarak dengan **rencana industri** sebesar 1 satuan (1 meter) akan berpengaruh pada peningkatan harga lahan sebesar **246,296** dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa semakin jauh dengan rencana industri, maka harga lahan semakin meningkat. Industri yang akan dikembangkan di sana adalah industri pertambangan (*oil and gas*). Menurut teori, bahwa di sekitar industri pertambangan harus steril atau bebas dari kawasan terbangun, terutama permukiman. Hal tersebut karena dampak dari adanya industri tersebut dapat mengganggu aktivitas masyarakat sekitar dan berdampak juga terhadap lingkungan. Melihat dampak tersebut menyebabkan minat penduduk atau pengembang untuk mendirikan bangunan di kawasan sekitar industri menjadi berkurang. Sehingga, hal tersebut berpengaruh pada harga lahan di kawasan yang bersangkutan.

Dari model harga lahan yang terbentuk, harga lahan di wilayah penelitian dapat terwakili sebesar 67,6 % (dari nilai R Square) dari variabel-variabel pembentuk model tersebut,

sedangkan sisanya dijelaskan oleh variabel lain. Dalam hal ini, variabel-variabel lain tersebut bisa berasal dari variabel spasial maupun non spasial, karena dalam penelitian ini terbatas hanya pada variabel spasial saja. Selain itu, dari model perkembangan harga lahan tersebut dapat disimpulkan bahwa terdapat 7 variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong. Berdasarkan model tersebut didapatkan peta prediksi pola harga lahan seperti pada peta di **gambar 4.19**, di mana harga lahan tertinggi berada di perpotongan Jalan Arteri dan Jalan Kolektor serta pusat kegiatan. Prediksi pola harga lahan tersebut akan tetap berlaku selama tidak ada evaluasi rencana tata ruang di wilayah penelitian yang menyebabkan munculnya variabel baru.



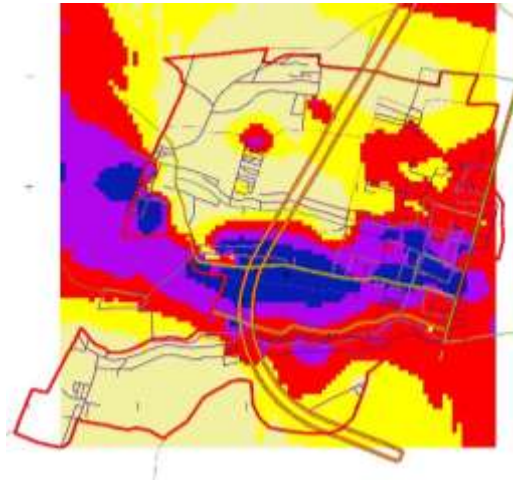
Gambar 4.32 Peta Prediksi Pola Harga Lahan

Sumber: Hasil Analisis, 2016

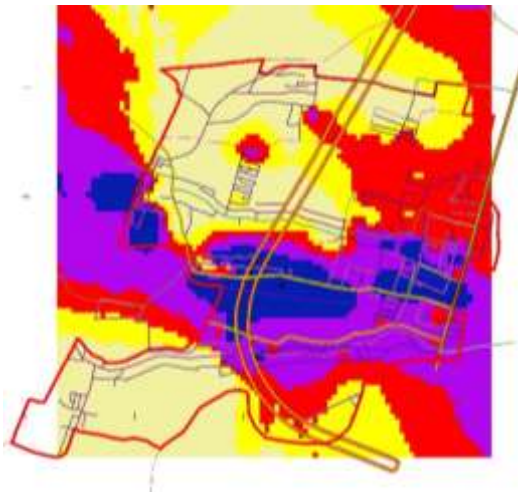
Halaman ini sengaja dikosongkan

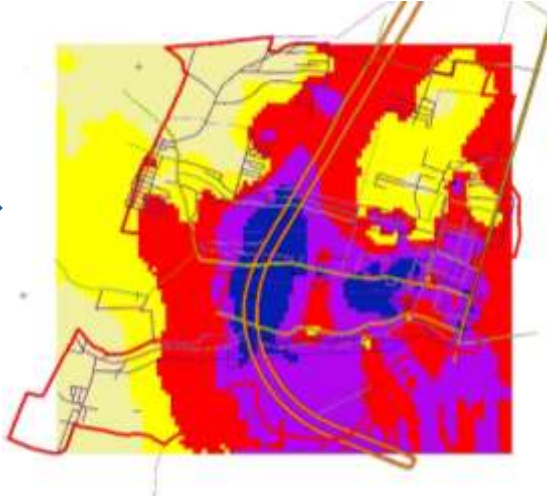
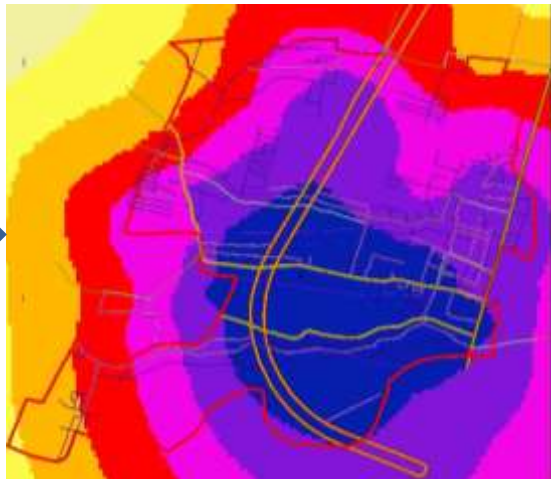
Dari hasil peta prediksi yang dihasilkan, jika dilakukan perbandingan dengan peta persebaran harga lahan pada tahun-tahun sebelumnya adalah, sebagai berikut:

2013



2014



2015**PREDIKSI**

Berdasarkan peta-peta di atas, dapat dilihat bahwa pada tahun 2013 ke 2014, harga lahan berkembang di sekitar pusat kegiatan (warna biru tua pada peta). Selanjutnya, pada tahun 2014 ke 2015 selain berkembang di sekitar pusat kegiatan, harga

lahan juga berkembang di sepanjang koridor Jalan Arteri. Hal ini disebabkan karena berdasarkan pengamatan lapangan (Survei Primer, 2016) mulai terdapat indikasi-indikasi pembangunan baru di sepanjang koridor Jalan Arteri, sehingga hal tersebut memicu perkembangan lahan di sepanjang koridor tersebut. Pada sasaran 3 dihasilkan peta prediksi pola harga lahan di wilayah penelitian yang memperlihatkan bahwa diprediksikan harga lahan akan semakin berkembang dengan harga yang cukup tinggi berada di dekat pusat kegiatan dan di antara perpotongan Jalan Arteri dan Jalan Kolektor, juga di sepanjang Jalan Arteri (pada warna biru tua dan ungu).

Halaman ini sengaja dikosongkan

LAMPIRAN A

Desain Survey

1. Pengumpulan Data Primer

No	Data	Sumber Data	Teknik	Checklist (v)
1	Harga Lahan	Wilayah penelitian	Wawancara	
2	Persebaran fasilitas umum kawasan	Wilayah penelitian	Observasi	
3	Trayek Angkutan Umum	Wilayah penelitian	Observasi dan Wawancara	
4	Konfirmasi variabel-variabel yang termasuk dalam faktor yang mempengaruhi harga lahan	Masyarakat di wilayah penelitian	Kuisisioner	

2. Pengumpulan Data Sekunder

No	Data	Sumber Data	Teknik	Checklist (v)
1	Jumlah penduduk	BPS	Survey Instansi	
2	Harga lahan kawasan	Bapedda, BPN, Kantor Pajak		
3	Kondisi fisik dan lingkungan kawasan	RTRW Kabupaten Sidoarjo	Survey Literatur	
4	Jarak dengan Jalan Arteri	Pengukuran GIS	Survey Literatur	

No	Data	Sumber Data	Teknik	Checklist (v)
5	Jarak dengan Jalan Kolektor			
6	Jarak dengan Jalan Lokal			
7	Jarak dengan Jalan Lingkungan			
8	Trayek Angkutan Umum	Bappeda, Dinas Perhubungan	Survey Instansi dan Survey Literatur	
9	Jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa	Pengukuran GIS	Survey Literatur	
10	Jarak dengan fasilitas perkantoran			
11	Jarak dengan fasilitas pendidikan			
12	Jarak dengan fasilitas kesehatan			
13	Jarak dengan fasilitas industri dan pergudangan			
14	Jumlah fasilitas perkotaan	BPS	Survey Instansi	

LAMPIRAN B

Titik Koordinat Persebaran Harga Lahan

Tabel. Koordinat X, Y, dan Z

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
685855.8816	9165741.021	500,000	750,000	1,300,000
685973.2898	9165706.97	575,000	750,000	1,000,000
685834.8299	9165666.691	650,000	970,000	1,500,000
685859.712	9165674.879	600,000	830,000	1,400,000
686260.478	9165629.451	600,000	880,000	900,000
686346.9117	9165616.244	750,000	900,000	900,000
686110.806	9165740.772	600,000	850,000	930,000
686339.9139	9165678.734	600,000	775,000	900,000
686094.5526	9165728.463	600,000	857,000	925,000
686322.7783	9165653.188	625,000	850,000	1,100,000
686559.0811	9165650.662	550,000	725,000	1,200,000
686473.4326	9165578.985	600,000	800,000	1,000,000
686822.0851	9165639.956	750,000	900,000	1,100,000
686829.8728	9165630.356	630,000	815,000	1,000,000
686875.6935	9165611.6	600,000	810,000	1,000,000
686861.0122	9165647.524	700,000	860,000	1,000,000
686682.6815	9165747.442	625,000	850,000	950,000
686690.3665	9165714.132	637,000	725,000	1,000,000
686775.2811	9165776.091	575,000	750,000	1,000,000
686803.8193	9165727.651	600,000	880,000	1,000,000
686864.0991	9165789.752	675,000	870,000	1,100,000
686988.9013	9165831.056	650,000	875,000	675,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
687305.89	9165753.773	525,000	750,000	875,000
687258.5883	9165730.652	500,000	875,000	800,000
687225.7767	9165682.581	575,000	850,000	800,000
687070.9012	9165781.639	550,000	775,000	900,000
687040.3292	9165798.025	650,000	875,000	875,000
686916.0374	9165781.374	630,000	780,000	1,000,000
686898.4566	9165770.053	750,000	900,000	1,000,000
686865.8959	9165745.017	635,000	850,000	750,000
686771.6133	9165674.986	670,000	865,000	1,000,000
686643.2781	9165662.759	675,000	860,000	500,000
687472.3786	9165709.54	600,000	850,000	1,000,000
687509.6713	9165716.822	600,000	850,000	900,000
687493.6375	9165672.636	600,000	875,000	1,100,000
687530.8975	9165670.426	670,000	875,000	1,000,000
685838.8264	9165809.255	600,000	825,000	1,350,000
685888.7512	9165844.451	650,000	875,000	1,350,000
685855.9542	9165818.557	710,000	875,000	1,200,000
687394.6109	9165767.385	700,000	900,000	1,400,000
687290.9476	9165919.917	575,000	785,000	1,000,000
687307.5154	9166022.32	680,000	870,000	1,050,000
687272.0062	9166045.8	600,000	850,000	1,100,000
687200.8534	9165917.091	650,000	875,000	875,000
686946.8889	9165973.526	675,000	800,000	800,000
686885.8473	9165894.159	550,000	700,000	1,200,000
687062.0715	9166085.222	900,000	1,000,000	1,150,000
686843.9985	9166135.499	900,000	1,000,000	1,300,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
686552.5612	9166141.504	1,000,000	1,100,000	1,350,000
686596.7364	9166086.768	900,000	1,100,000	1,400,000
686633.883	9166135.677	1,000,000	1,100,000	1,300,000
686601.2852	9166115.492	1,000,000	1,100,000	1,300,000
686488.4622	9166131.42	1,000,000	1,200,000	1,250,000
686437.4877	9166179.129	1,000,000	1,000,000	900,000
685844.6751	9166206.675	1,200,000	1,300,000	1,550,000
685959.1103	9166250.354	1,200,000	1,300,000	1,500,000
686093.5113	9166189.148	1,150,000	1,200,000	1,150,000
686146.1598	9166225.499	1,000,000	1,100,000	1,400,000
686200.6508	9166215.718	1,100,000	1,300,000	900,000
686258.0377	9166174.747	1,000,000	1,100,000	900,000
686244.9448	9166209.804	1,100,000	1,300,000	1,450,000
686296.3323	9166102.719	1,100,000	1,200,000	850,000
686035.7024	9166162.548	1,050,000	1,250,000	1,200,000
685921.2062	9166337.12	1,100,000	1,350,000	1,500,000
685913.7109	9166335.361	1,100,000	1,300,000	1,500,000
686097.6654	9166297.725	1,000,000	1,050,000	1,200,000
686157.2026	9166283.615	1,100,000	1,150,000	1,475,000
686198.935	9166266.741	1,100,000	1,300,000	850,000
686274.5823	9166279.583	1,100,000	1,300,000	800,000
686287.2897	9166240.767	1,100,000	1,350,000	1,450,000
686325.8977	9166252.38	1,100,000	1,300,000	1,000,000
686447.9311	9166304.672	875,000	950,000	1,000,000
686521.4023	9166364.989	800,000	900,000	1,100,000
686594.8262	9166267.713	800,000	950,000	950,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
686669.2992	9166318.271	800,000	875,000	1,000,000
686678.1781	9166169.604	800,000	900,000	975,000
686769.0786	9166215.301	850,000	900,000	1,000,000
686820.0132	9166243.485	850,000	900,000	1,010,000
686713.8796	9166236.668	875,000	900,000	1,500,000
686855.4945	9166184.811	1,100,000	1,300,000	1,450,000
686877.2432	9166197.034	1,100,000	1,300,000	1,375,000
686936.7104	9166204.615	1,000,000	1,200,000	1,500,000
686947.3624	9166154.816	900,000	1,050,000	1,300,000
687035.7006	9166191.247	900,000	1,100,000	1,350,000
687017.617	9166174.978	1,000,000	1,150,000	700,000
687152.7355	9166305.361	850,000	900,000	1,100,000
686871.2952	9166499.118	875,000	950,000	475,000
686992.7659	9166482.971	800,000	875,000	610,000
686728.2261	9166544.311	790,000	850,000	610,000
686283.0662	9166670.107	430,000	520,000	1,000,000
686374.5905	9166639.456	225,000	300,000	900,000
686414.0775	9166598.471	250,000	310,000	900,000
686508.5437	9166590.561	225,000	300,000	800,000
686363.1467	9166683.646	275,000	350,000	830,000
686320.5495	9166694.503	250,000	375,000	875,000
686467.2259	9166662.43	280,000	325,000	815,000
686538.7909	9166624.452	225,000	300,000	800,000
686379.7367	9166757.957	200,000	325,000	795,000
686477.9477	9166736.498	250,000	330,000	850,000
686457.9055	9166727.058	225,000	300,000	875,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
686613.7972	9166678.191	475,000	600,000	700,000
686786.0117	9166691.516	400,000	500,000	650,000
687168.9612	9166492.937	1,100,000	12,000,000	720,000
687215.1017	9166539.016	900,000	1,100,000	800,000
687118.7188	9166565.082	1,000,000	1,100,000	700,000
687041.4603	9166633.411	500,000	600,000	750,000
687056.3496	9166710.589	600,000	675,000	500,000
687204.1033	9166625.409	625,000	700,000	775,000
687177.9883	9166682.69	550,000	600,000	750,000
687236.3825	9166708.458	500,000	600,000	700,000
687122.704	9166722.888	550,000	650,000	650,000
687174.3731	9166769.723	500,000	600,000	670,000
687132.5392	9166801.697	475,000	500,000	655,000
687061.3179	9166773.525	500,000	600,000	700,000
686991.5808	9166744.564	500,000	600,000	700,000
686987.1805	9166788.53	550,000	625,000	750,000
686959.421	9166887.334	500,000	620,000	500,000
686768.9735	9167006.986	550,000	650,000	700,000
686864.5954	9166952.191	500,000	600,000	700,000
687105.0477	9166867.966	550,000	625,000	500,000
687156.9731	9166822.223	600,000	750,000	540,000
687282.0455	9166856.037	625,000	700,000	750,000
687265.624	9166940.915	550,000	625,000	750,000
687040.7187	9166949.107	550,000	675,000	500,000
687124.6655	9166969.896	500,000	600,000	650,000
687310.9146	9166508.064	550,000	610,000	960,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
687479.8804	9165772.831	600,000	875,000	890,000
687466.881	9165805.938	600,000	875,000	900,000
687505.9545	9165817.435	570,000	815,000	890,000
687563.4828	9165813.667	620,000	900,000	850,000
687534.6338	9165837.242	530,000	875,000	1,100,000
687576.394	9165900.627	600,000	875,000	850,000
687537.7614	9165896.411	500,000	780,000	1,000,000
687500.1145	9165906.263	600,000	700,000	1,200,000
687301.3695	9166148.086	900,000	1,100,000	1,100,000
687218.97	9166292.797	1,000,000	1,150,000	910,000
687619.2381	9167197.45	550,000	670,000	900,000
687498.8107	9167109.157	550,000	620,000	875,000
687040.8993	9167120.192	500,000	600,000	620,000
687114.836	9167215.266	575,000	650,000	620,000
687197.0828	9167135.849	500,000	550,000	670,000
687211.9019	9167057.573	500,000	600,000	700,000
687179.6005	9167011.53	500,000	600,000	670,000
687355.7557	9167069.655	500,000	600,000	700,000
687385.8966	9167058.921	500,000	600,000	670,000
687289.0544	9166974.456	500,000	600,000	700,000
687313.9367	9166942.947	500,000	575,000	600,000
687702.6903	9166985.672	575,000	670,000	870,000
687527.2484	9167043.402	570,000	610,000	750,000
687502.3748	9167064.651	550,000	620,000	720,000
687438.8868	9167036.496	500,000	650,000	735,000
687474.3257	9166991.557	575,000	625,000	765,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
687362.2915	9166914.788	500,000	575,000	1,300,000
687135.5955	9166162.186	1,000,000	1,100,000	750,000
687147.3041	9166129.018	1,000,000	1,150,000	750,000
687533.7173	9166342.582	625,000	700,000	875,000
687516.9413	9166255.637	530,000	610,000	890,000
687518.0333	9166223.016	1,000,000	1,250,000	900,000
687519.7616	9166192.256	900,000	1,100,000	995,000
687490.1346	9166091.848	1,000,000	1,200,000	1,000,000
687437.0493	9166032.757	1,000,000	1,100,000	1,250,000
687361.2624	9166062.243	900,000	1,000,000	1,000,000
687522.2485	9166395.164	1,000,000	1,200,000	1,100,000
687453.1638	9166892.75	570,000	630,000	700,000
687535.2083	9166895.966	575,000	635,000	725,000
687577.104	9166647.526	610,000	675,000	700,000
687626.2206	9166719.782	575,000	625,000	700,000
687590.6512	9166789.693	575,000	620,000	675,000
687711.4642	9166623.494	475,000	575,000	700,000
687794.6289	9166667.991	625,000	690,000	900,000
687756.7011	9166599.226	600,000	630,000	880,000
687752.625	9166422.466	530,000	610,000	800,000
687749.5943	9166410.418	550,000	650,000	800,000
687737.9835	9166411.121	575,000	640,000	760,000
685589.0462	9165794.476	1,000,000	1,300,000	1,355,000
685532.9189	9165790.029	550,000	720,000	1,000,000
685541.0612	9165844.061	600,000	730,000	970,000
685488.435	9165755.23	600,000	775,000	905,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
685451.3947	9165744.246	550,000	750,000	875,000
685447.7022	9165796.215	700,000	800,000	875,000
685357.1616	9165758.848	600,000	770,000	875,000
685543.2079	9165692.493	600,000	875,000	900,000
685499.684	9165674.402	600,000	850,000	900,000
685374.0849	9165709.618	600,000	780,000	875,000
685386.9031	9165709.9	620,000	830,000	875,000
685685.182	9166330.553	1,000,000	1,350,000	1,500,000
685695.8067	9166198.826	1,100,000	1,375,000	1,550,000
685563.1471	9166255.038	1,000,000	1,150,000	1,100,000
685390.6058	9166272.861	950,000	1,100,000	875,000
685364.6895	9166263.377	1,050,000	1,100,000	850,000
685363.6286	9166225.171	900,000	1,000,000	850,000
685343.8912	9166261.19	1,000,000	1,100,000	910,000
687518.3627	9168612.436	600,000	780,000	1,100,000
687452.7761	9168744.196	600,000	780,000	930,000
687352.8729	9168784.915	765,000	820,000	1,250,000
687381.7141	9168781.325	786,000	800,000	1,100,000
686706.9075	9166631.789	790,000	838,000	905,000
686759.436	9166660.929	875,000	1,000,000	900,000
686823.089	9166562.838	820,000	875,000	1,115,000
686946.0411	9166532.458	1,000,000	1,150,000	1,100,000
686840.1997	9166376.861	850,000	920,000	650,000
686905.3488	9166428.443	600,000	775,000	850,000
686949.8957	9166462.726	700,000	800,000	900,000
686644.2989	9166230.665	650,000	875,000	910,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
686209.01	9165722.533	675,000	800,000	877,000
686096.8196	9165649.528	635,000	850,000	850,000
685965.7535	9165616.733	550,000	675,000	650,000
687336.8951	9165735.074	500,000	650,000	700,000
687376.0224	9165947.939	500,000	610,000	775,000
687362.848	9166014.442	600,000	675,000	700,000
687119.221	9167461.46	550,000	600,000	775,000
687092.9192	9167507.893	525,000	650,000	850,000
686905.4483	9167428.147	475,000	525,000	900,000
686850.1651	9167448.868	510,000	600,000	450,000
687047.4774	9167562.626	275,000	350,000	875,000
686848.5178	9167570.48	250,000	375,000	900,000
686854.0471	9167635.985	250,000	350,000	820,000
687200.9985	9167600.038	250,000	300,000	800,000
686886.8776	9167733.27	250,000	300,000	520,000
686842.8346	9167869.83	300,000	400,000	520,000
687106.9057	9167811.205	250,000	375,000	650,000
686252.2867	9167984.31	254,000	270,000	650,000
686140.2706	9168011.151	275,000	325,000	700,000
686104.8401	9168020.695	250,000	300,000	650,000
686207.0894	9167952.192	250,000	300,000	475,000
686252.1809	9167919.963	300,000	350,000	500,000
686315.9408	9167840.224	250,000	310,000	400,000
686226.3001	9167880.291	250,000	300,000	375,000
686043.0112	9167839.867	300,000	375,000	400,000
686025.6672	9167841.5	250,000	310,000	550,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
685964.1712	9167911.806	250,000	300,000	850,000
685841.2608	9167908.296	275,000	300,000	850,000
685638.8342	9167829.121	225,000	310,000	800,000
685553.9617	9167758.154	200,000	250,000	850,000
686307.737	9167730.639	200,000	250,000	850,000
686165.4006	9167604.969	310,000	375,000	850,000
686127.7969	9167608.579	250,000	375,000	850,000
686136.6955	9167569.661	254,000	270,000	775,000
686173.152	9167539.06	350,000	400,000	750,000
686133.197	9167517.517	275,000	325,000	720,000
686133.5703	9167442.064	280,000	310,000	500,000
686207.5594	9167781.368	270,000	350,000	500,000
686173.2264	9167814.645	250,000	310,000	500,000
686152.9061	9167797.102	270,000	350,000	500,000
686052.9138	9167795.281	225,000	310,000	450,000
686006.6444	9167767.655	310,000	375,000	450,000
685944.7251	9167771.913	254,000	270,000	450,000
685913.4645	9167771.624	325,000	375,000	400,000
685739.9478	9167805.385	225,000	310,000	750,000
685620.3449	9167670.462	280,000	310,000	750,000
685599.6202	9167615.302	220,000	310,000	500,000
685530.2136	9167598.759	270,000	300,000	500,000
685808.0248	9167135.687	225,000	270,000	750,000
685849.3545	9167111.984	220,000	280,000	600,000
685651.262	9167119.244	200,000	275,000	550,000
685712.3626	9167114.261	190,000	205,000	395,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
685757.3182	9167120.271	200,000	327,000	875,000
685804.6857	9167044.069	300,000	360,000	775,000
685655.2372	9167028.613	220,000	330,000	785,000
685720.5375	9166958.454	275,000	310,000	800,000
685759.6192	9166927.465	260,000	310,000	875,000
685677.7411	9166942.685	475,000	510,000	1,200,000
685741.7447	9166897.627	430,000	525,000	1,300,000
685702.3244	9166892.753	410,000	525,000	1,200,000
685719.2327	9166847.151	300,000	410,000	1,100,000
686020.9571	9166848.717	300,000	325,000	1,000,000
685981.0943	9166843.127	225,000	310,000	650,000
685893.33	9166758.31	300,000	375,000	640,000
685893.8856	9166766.644	250,000	325,000	610,000
685691.2234	9166793.716	285,000	325,000	600,000
685569.8195	9166837.781	250,000	375,000	650,000
685457.7546	9166886.743	270,000	315,000	900,000
685304.5203	9166971.883	270,000	310,000	775,000
685196.6138	9166919.66	280,000	310,000	750,000
685255.4008	9166893.235	280,000	320,000	700,000
685607.9966	9166753.673	250,000	325,000	750,000
685330.0375	9166787.59	275,000	315,000	600,000
685169.1677	9166760.022	295,000	350,000	500,000
685236.5307	9166679.13	210,000	315,000	560,000
685153.2282	9166670.428	270,000	315,000	450,000
685114.9915	9166887.91	270,000	320,000	500,000
685017.964	9166930.515	200,000	290,000	650,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
685089.0333	9167030.117	250,000	327,000	810,000
685048.1893	9167156.413	310,000	360,000	800,000
684882.5996	9166942.903	300,000	375,000	865,000
684836.9968	9166978.732	1,000,000	12,000,000	1,500,000
684982.9006	9166786.625	950,000	1,100,000	1,450,000
684900.8494	9166828.054	1,050,000	1,200,000	1,300,000
684967.7159	9166667.55	975,000	1,250,000	1,300,000
685753.5411	9166391.227	1,100,000	1,350,000	1,100,000
685769.0712	9166382.551	1,000,000	1,100,000	1,000,000
685732.7178	9166364.316	1,000,000	1,100,000	975,000
685717.4951	9166388.814	1,000,000	1,150,000	1,000,000
685651.8029	9166389.131	1,100,000	1,200,000	900,000
685518.657	9166381.716	900,000	1,000,000	820,000
685503.4839	9166395.364	1,000,000	1,100,000	880,000
685488.3654	9166424.753	1,000,000	1,200,000	875,000
685345.7782	9166331.813	1,000,000	1,000,000	910,000
685379.7394	9166369.747	230,000	310,000	800,000
685409.7663	9166350.695	300,000	350,000	750,000
685458.698	9166343.607	280,000	325,000	555,000
685593.2409	9166338.663	300,000	350,000	720,000
685372.0606	9166850.719	300,000	380,000	700,000
685244.4254	9166774.821	350,000	400,000	900,000
684969.5401	9167228.612	300,000	350,000	1,000,000
685720.0624	9167713.216	275,000	320,000	700,000
685707.3296	9167660.472	215,000	300,000	950,000
686178.9026	9167700.202	200,000	270,000	875,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
686292.5791	9167663.532	750,000	900,000	1,000,000
684774.9997	9166739.674	800,000	900,000	925,000
685800.9184	9167295.944	800,000	875,000	1,000,000
684923.9071	9167074.187	800,000	920,000	1,200,000
686316.7271	9165571.201	820,000	900,000	1,100,000
686185.1079	9165617.356	725,000	850,000	1,150,000
686136.1506	9165585.508	800,000	900,000	1,200,000
686067.2104	9165555.984	600,000	875,000	1,100,000
686049.5201	9165570.389	600,000	875,000	1,250,000
686012.9062	9165582.284	570,000	815,000	1,000,000
685982.544	9165579.869	600,000	800,000	1,500,000
685956.9319	9165542.649	600,000	850,000	1,010,000
685926.3061	9165574.907	620,000	830,000	1,345,000
685879.3307	9165524.909	500,000	750,000	1,100,000
685849.2512	9165603.212	1,000,000	1,300,000	1,100,000
685822.4174	9165614.192	600,000	850,000	1,200,000
685670.2192	9165651.191	600,000	775,000	1,000,000
685714.2102	9165493.277	600,000	857,000	1,000,000
685692.5585	9165491.513	575,000	850,000	1,200,000
685658.6194	9165513.416	550,000	775,000	1,000,000
685554.5441	9165557.564	650,000	875,000	1,000,000
685595.4134	9165534.664	630,000	780,000	1,000,000
685610.4159	9165472.9	275,000	325,000	875,000
685566.2538	9165475.698	280,000	325,000	900,000
685549.069	9165480.891	270,000	310,000	910,000
685503.7512	9165594.621	268,000	345,000	900,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
685386.2441	9165574.713	280,000	320,000	823,000
685484.6142	9165616.068	310,000	325,000	900,000
685452.5293	9165622.611	285,000	335,000	810,000
685334.7502	9165602.702	375,000	400,000	800,000
685274.1943	9165601.079	275,000	310,000	780,000
685332.8024	9165658.952	300,000	380,000	750,000
685249.6925	9165532.749	300,000	380,000	750,000
685116.5664	9165560.113	300,000	375,000	680,000
685070.5252	9165546.331	310,000	380,000	400,000
684932.0737	9165504.185	300,000	375,000	430,000
684840.6196	9165487.216	300,000	370,000	400,000
684761.7201	9165470.424	250,000	375,000	410,000
684629.3502	9165415.949	230,000	290,000	675,000
684509.1623	9165485.42	325,000	375,000	700,000
684455.341	9165584.798	285,000	350,000	700,000
684647.1031	9165528.41	310,000	385,000	750,000
684720.4338	9165524.608	300,000	370,000	780,000
684792.8274	9165559.847	310,000	385,000	800,000
684869.8452	9165580.596	385,000	400,000	800,000
684951.5417	9165622.875	300,000	375,000	425,000
685034.3731	9165619.783	275,000	310,000	430,000
685114.0302	9165622.836	250,000	375,000	400,000
685187.1349	9165642.11	325,000	395,000	500,000
684413.8043	9165538.978	310,000	385,000	500,000
684359.6508	9165534.686	320,000	400,000	500,000
684348.9338	9165579.901	250,000	375,000	500,000

X	Y	Z		
		Harga Tahun 2013	Harga Tahun 2014	Harga Tahun 2015
684284.6578	9165640.864	285,000	350,000	400,000
684303.6934	9165712.277	320,000	375,000	400,000
684505.0897	9165402.352	275,000	385,000	675,000
684438.7564	9165407.033	300,000	385,000	410,000
684558.7336	9165316.199	310,000	375,000	420,000
684680.7724	9165296.272	275,000	355,000	400,000
684757.2859	9165228.921	300,000	345,000	420,000
684688.1305	9165249.385	300,000	330,000	390,000
684538.1048	9165247.876	310,000	385,000	430,000
684530.4055	9165275.821	300,000	370,000	400,000
684455.1284	9165245.348	250,000	375,000	400,000
684694.4136	9165116.39	230,000	290,000	400,000
684550.7543	9165032.594	325,000	375,000	425,000
684441.6229	9165058.505	275,000	325,000	390,000
684387.0132	9164980.674	275,000	325,000	420,000
684313.9592	9165175.857	275,000	335,000	420,000
684298.7756	9165276.708	300,000	350,000	450,000
684241.9217	9165184.442	275,000	325,000	500,000
684326.4089	9165121.496	264,000	329,000	900,000
684287.0365	9164999.982	286,000	356,000	900,000
684244.1888	9164896.842	300,000	400,000	650,000
684172.6392	9164767.085	350,000	425,000	750,000
686668.8799	9165249.831	250,000	350,000	675,000
686686.5898	9165205.071	375,000	450,000	900,000

Sumber: Penulis, 2015

LAMPIRAN C

Kuisisioner Sasaran 1

PERTANYAAN PENELITIAN MENGENAI HARGA TANAH DI KAWASAN SEKITAR JALAN ARTERI PORONG

Saudara/i yang saya hormati,

Pertanyaan-pertanyaan berikut ini bertujuan untuk mengetahui harga tanah di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong pada 3 tahun terakhir, yaitu pada tahun 2013, 2014, dan 2015. Data harga tanah ini nantinya akan digunakan sebagai data penunjang dalam penelitian perumusan model harga tanah di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

Dengan ini saya mengharap kesediaan Saudara/i untuk menjawab beberapa pertanyaan dalam kuisisioner ini sesuai dengan pengetahuan Saudara/i. Atas perhatian dan kerjasamanya, saya ucapkan terima kasih.

**Hormat Saya,
Nur Fitriah Andriani
085733881419
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya**

Hari/Tanggal :

Identitas Responden

Nama :

Pendidikan :

Pekerjaan :

Alamat :

No Telp/ HP :

Petunjuk Pengisian :

Isikan harga tanah menurut pengetahuan Anda pada setiap pertanyaan. Jika kurang mengetahui detail harganya, dapat dituliskan kisaran harganya.

Daftar Pertanyaan :

1. Berapa harga tanah rumah Anda pada tahun 2013?

.....

2. Berapa harga tanah rumah Anda pada tahun 2014?

.....

3. Berapa harga tanah rumah Anda pada tahun 2015?

.....

LAMPIRAN D**Kuisisioner Sasaran 2 (CFA)****KUISIONER PENELITIAN MENGENAI VARIABEL-
VARIABEL YANG MEMPENGARUHI HARGA TANAH DI
KAWASAN SEKITAR JALAN ARTERI PORONG**

Saudara/i yang saya hormati,

Kuisisioner ini bertujuan untuk mengetahui nilai bobot dari tiap variabel yang mempengaruhi harga tanah di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong. Bobot ini sangat berguna untuk memberikan ukuran prioritas pada setiap variabel. Dari tiap bobot tersebut nantinya akan sangat menentukan variabel-variabel mana saja yang paling berpengaruh terhadap harga tanah di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

Dengan ini saya mengharap kesediaan Saudara/i untuk menjawab daftar pertanyaan dalam kuisisioner ini sesuai dengan pendapat Saudara/i. Atas perhatian dan kerjasamanya, saya ucapkan terima kasih.

**Hormat Saya,
Nur Fitriah Andriani
085733881419**

**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya**

Halaman ini sengaja dikosongkan

Hari/Tanggal :

Identitas Responden

Nama :

Pendidikan :

Pekerjaan :

Alamat :

No Telp/ HP :

Petunjuk pengisian kuisioner: Checklist (✓) pilihan Anda

➔ **Apakah variabel-variabel pada faktor-faktor di bawah ini mempengaruhi harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong ? Berikan skala 1-3, jika :**

- Skor 1 : menyatakan faktor tidak mempengaruhi
- Skor 2 : menyatakan faktor cukup mempengaruhi
- Skor 3 : menyatakan faktor mempengaruhi

a. Faktor Aksesibilitas

No.	Pertanyaan	Skala Nilai			Alasan
		1	2	3	
1.	Apakah jarak kawasan dengan jalan arteri berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
2.	Apakah jarak kawasan dengan jalan kolektor berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
3.	Apakah jarak kawasan dengan jalan lokal berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
4.	Apakah jarak kawasan dengan jalan lingkungan berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
5.	Apakah kawasan yang jarak dengan rute angkutan umum berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
6.	Apakah jarak kawasan dengan pusat kota (pusat kegiatan) berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
7.	Apakah jarak kawasan dengan pusat tempat pekerjaan terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
8.	Apakah jarak kawasan dengan fasilitas perdagangan dan jasa (pasar) berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				

9.	Apakah jarak kawasan dengan fasilitas pendidikan berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
10.	Apakah jarak kawasan dengan fasilitas kesehatan (puskesmas/rumah sakit) berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
<u>Tambahan Variabel Lain</u>					

b. Faktor Kondisi Fisik

No.	Pertanyaan	Skala Nilai			Alasan
		1	2	3	
1.	Apakah jarak dengan daerah rawan banjir berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
2.	Apakah jarak dengan daerah rawan lumpur di suatu kawasan berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
<u>Tambahan Variabel Lain</u>					

c. Faktor Kebijakan Pemerintah

No.	Pertanyaan	Skala Nilai			Alasan
		1	2	3	
1	Apakah jarak dengan rencana jalan di suatu kawasan berpengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut?				
2.	Apakah jarak dengan rencana industri di suatu kawasan berpengaruh terhadap harga lahan?				
<u>Tambahan Variabel Lain</u>					

TERIMA KASIH ☺

LAMPIRAN E

Rekapan Kuisioner 2 (30 sampel Uji Pendahuluan)

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
1	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	1	3
2	3	2	2	2	1	3	2	1	1	2	2	2	2	2
3	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	3	2	2	1
4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	1	2
5	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
6	3	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2
7	3	2	3	1	3	3	3	3	2	2	2	3	1	2
8	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3
9	3	2	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3
10	3	2	2	2	1	3	1	1	2	2	2	2	2	2
11	3	2	2	1	1	3	1	1	2	2	2	2	2	1
12	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2
13	2	2	2	1	3	2	3	3	1	1	3	2	1	2
14	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	2	3
15	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3	3
16	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	1
17	2	2	2	2	3	2	3	3	1	1	2	2	1	2
18	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2
19	2	3	2	1	3	2	3	3	2	2	3	2	1	2
20	2	2	2	3	3	2	2	2	1	1	2	2	3	2
21	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3
22	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	1
23	3	2	3	2	3	3	3	3	1	3	3	3	2	3
24	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2
25	2	2	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1
26	2	2	2	1	3	2	3	3	2	2	2	2	1	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
27	2	2	2	1	3	2	3	3	1	1	2	2	3	1
28	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	3	2	1	2
29	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	1
30	3	3	3	2	3	3	3	3	1	2	3	3	2	2

Rekapan Kuisioner 2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
1	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	3	3
2	3	2	2	2	1	3	2	1	1	2	2	2	3	2
3	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	3	2	2	1
4	3	3	3	2	3	3	3	3	1	3	2	3	2	2
5	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	2	3
6	3	3	3	2	3	3	3	3	1	2	3	3	3	2
7	3	3	3	1	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2
8	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3
9	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3
10	3	1	2	2	1	3	1	1	1	2	2	2	3	2
11	3	1	2	1	1	3	1	1	1	2	2	2	3	1
12	2	3	2	3	3	2	3	3	1	2	3	2	2	2
13	2	3	2	1	3	2	3	3	1	1	3	2	3	2
14	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	3	3
15	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	2	3
16	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	3	1
17	2	3	2	2	3	2	3	3	1	1	2	2	2	2
18	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2
19	2	3	2	1	3	2	3	3	1	2	3	2	3	2
20	2	2	2	3	3	2	2	2	1	1	2	2	3	2
21	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
22	2	3	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	1
23	3	3	3	2	3	3	3	3	1	3	3	3	2	3
24	2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2
25	2	2	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	3	1
26	2	3	2	1	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2
27	2	3	2	1	3	2	3	3	1	1	2	2	2	1
28	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	3	2	3	2
29	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	1
30	3	3	3	2	3	3	3	3	1	2	3	3	3	2
31	2	2	2	1	3	3	3	3	1	1	3	3	2	3
32	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	3	2	3	2
33	3	3	3	2	3	3	3	3	1	2	2	2	3	2
34	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	3	2
35	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	1	3
36	3	2	2	1	3	3	3	2	1	1	2	2	1	2
37	3	3	2	2	3	3	3	3	1	1	2	3	2	3
38	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	2	1	3
39	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	2	1	2
40	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	3	2	3
41	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	3	3	3
42	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	3	2
43	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2	2
44	3	2	2	1	3	3	3	2	1	1	2	2	2	2
45	3	3	2	2	3	3	3	2	1	2	2	2	2	2
46	3	2	3	1	3	3	3	3	1	2	2	3	1	2
47	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2	2
48	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	1	2
49	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	3	3

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
50	3	2	2	1	3	3	3	2	1	1	2	2	1	3
51	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	2	3
52	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	2	2	2
53	3	2	2	1	3	3	3	2	2	1	2	2	2	2
54	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	1	3
55	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	2	2	1	2
56	2	3	2	2	2	3	2	2	1	1	3	2	2	2
57	3	2	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	3	2
58	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
59	3	2	2	1	2	3	3	2	1	1	2	2	1	2
60	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	2	2	2	3
61	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	3
62	3	2	2	1	2	3	3	2	1	1	3	3	2	3
63	3	2	2	1	2	2	3	3	1	1	2	2	2	2
64	3	2	2	1	2	3	3	2	1	2	3	2	1	3
65	3	3	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2
66	3	2	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
67	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	1	2
68	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	1	2
69	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	1	3
70	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	3	2
71	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	1	2
72	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	3	2
73	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	3	2	3	3
74	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2	2
75	3	2	2	2	3	3	3	3	1	1	2	2	2	2
76	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	3	2	1	3
77	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2	3

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
78	3	2	2	1	3	3	3	3	1	2	2	3	2	3
79	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3
80	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	1	2
81	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	1	2
82	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2
83	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2
84	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	1	3
85	3	3	2	2	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2
86	2	2	2	2	3	3	3	3	2	1	2	2	2	3
87	2	2	2	1	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3
88	2	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	2	3
89	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	3	2
90	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	1	2
91	3	2	2	2	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2
92	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2
93	2	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2	3
94	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	3	2	2	3
95	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	1	2
96	3	2	2	1	3	3	2	3	2	1	2	2	2	2
97	3	2	2	1	3	2	2	3	1	1	2	2	1	2
98	3	3	2	2	3	3	3	2	1	1	2	2	2	3
99	3	2	2	2	2	3	3	2	1	2	2	2	3	2
100	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3
101	3	2	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
102	3	3	2	1	1	3	3	2	1	1	3	2	3	2
103	3	3	3	1	2	3	3	2	1	2	3	2	3	3
104	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3
105	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
106	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	2	2	2	2
107	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	1	2
108	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	2	2	2	3
109	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	2	2	1	2
110	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	3	3
111	3	3	2	2	2	3	3	2	1	1	2	2	2	3
112	3	2	2	1	2	2	3	3	1	1	3	2	3	2
113	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2	3	3
114	3	2	2	1	2	2	3	3	1	1	2	2	2	3
115	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	3	2	3	3
116	3	2	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	3	3
117	3	2	2	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	3
118	3	2	2	2	2	3	3	3	1	2	2	2	2	2
119	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3
120	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	2	2
121	3	2	1	2	2	3	3	2	1	2	2	2	1	2
122	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	2	3
123	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	3
124	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3
125	3	2	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	3
126	3	3	2	2	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2
127	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	2	2	1	3
128	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	3
129	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	3
130	3	2	2	2	2	3	3	2	2	1	3	2	1	2
131	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	2
132	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	2	2	2	2
133	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
134	3	2	1	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2
135	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3
136	3	2	2	1	2	3	3	2	1	1	2	2	2	2
137	3	2	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	3
138	3	2	2	1	2	3	3	2	1	1	2	2	3	3
139	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
140	3	2	2	1	2	3	3	2	1	2	3	2	2	2
141	2	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
142	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	2	2
143	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	2	2	3	2
144	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	2	3
145	3	3	2	2	1	3	3	2	2	1	3	2	2	3
146	3	3	2	1	1	3	3	2	1	1	3	2	3	2
147	3	2	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	3
148	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	3	2
149	3	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	3	2
150	3	3	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	2	2
151	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	2	2	2	2
152	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
153	3	2	2	1	3	2	3	3	1	2	2	3	2	2
154	3	2	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	2	3
155	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	2	3	3	2
156	3	2	2	1	3	3	3	3	1	2	2	2	3	3
157	2	3	2	1	3	3	3	2	1	1	2	2	2	2
158	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	2	3
159	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	3	3	2
160	3	3	3	1	2	2	2	3	2	1	2	2	1	2
161	3	3	3	1	2	2	3	2	1	1	3	2	3	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
162	3	3	3	1	3	3	3	2	1	1	2	2	3	3
163	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	2	3	2
164	3	3	2	1	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2
165	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	3	2
166	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	2	3
167	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	3	2	2
168	3	3	2	2	3	3	3	3	1	1	2	2	3	3
169	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	3	2
170	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	2	3
171	3	3	2	2	3	3	3	3	2	1	2	2	2	2
172	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2
173	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	2	3
174	3	2	2	1	2	3	3	3	2	2	3	3	2	3
175	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	2	2	3	2
176	3	2	1	1	2	2	2	2	2	1	3	2	2	3
177	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	3	2	3	3
178	2	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	3	2
179	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	3	2
180	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
181	3	3	2	1	2	3	3	3	2	2	3	3	2	3
182	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2
183	3	2	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
184	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
185	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	3	2	2
186	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	3	2	3
187	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	3	2	3
188	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	3	3	2
189	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
190	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	2	3
191	3	3	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	3
192	3	3	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	2	3
193	3	3	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
194	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	3
195	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
196	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	2
197	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	3
198	3	3	2	1	2	3	2	2	2	1	3	2	2	3
199	2	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	2	3
200	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
201	3	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	3	2
202	3	3	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3
203	3	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
204	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	2	2	2	3
205	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3
206	3	3	2	1	3	3	3	2	1	1	2	2	2	2
207	3	2	2	1	3	3	2	2	2	1	2	3	3	2
208	3	3	2	1	3	3	3	2	2	1	2	3	2	3
209	3	3	2	2	3	3	3	2	1	1	3	3	3	2
210	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3
211	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2
212	3	3	2	1	3	3	2	2	1	2	2	2	2	2
213	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	2	3
214	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3
215	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	2	2	2	3
216	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2	2	2
217	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
218	3	3	2	1	3	3	3	2	1	2	2	3	3	2
219	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2
220	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2
221	3	2	2	1	3	3	2	2	2	1	2	3	2	2
222	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	2	3
223	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	2	2	3	2
224	2	3	2	1	3	3	3	3	1	2	3	2	2	2
225	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3
226	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	2	3
227	3	3	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	3	2
228	3	3	2	1	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3
229	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	3	3
230	3	3	2	1	3	3	3	3	3	1	2	2	2	3
231	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2
232	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2	2
233	3	3	2	1	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2
234	3	3	2	1	2	2	2	3	1	2	2	3	3	2
235	3	2	2	1	3	3	2	2	2	1	2	3	2	2
236	3	2	2	1	3	3	2	2	1	1	2	2	2	3
237	3	2	2	1	3	3	3	3	2	1	2	2	2	2
238	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	2	3
239	2	3	2	1	2	3	3	2	2	1	2	2	2	2
240	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	2	3
241	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3
242	2	2	2	1	3	2	2	2	1	2	3	2	2	2
243	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
244	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	3
245	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	2	2	2	3

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
246	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
247	2	2	2	2	2	3	3	2	1	1	3	2	2	2
248	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3
249	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
250	3	3	2	2	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2
251	3	2	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	2	2
252	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
253	3	2	2	1	1	3	3	3	1	2	3	2	2	2
254	3	2	2	2	1	3	3	3	1	2	3	2	2	2
255	3	2	2	2	1	2	2	2	1	1	3	2	3	3
256	3	2	2	1	1	3	3	3	2	2	3	2	2	3
257	3	2	2	2	2	3	3	3	1	2	3	2	2	3
258	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	3	2	2	3
259	2	2	2	2	2	3	3	3	1	1	2	2	3	2
260	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	2	3
261	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2
262	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	2	2
263	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	3
264	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
265	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
266	3	2	2	1	1	3	3	3	1	1	2	3	2	3
267	3	3	2	2	2	3	3	3	1	2	2	2	2	2
268	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
269	3	2	2	2	1	3	3	3	2	1	3	2	2	3
270	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3
271	3	2	1	2	3	3	3	3	1	1	3	2	2	2
272	2	3	2	2	3	3	3	3	1	1	2	2	3	3
273	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	2	2	2	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
274	3	2	2	1	2	3	3	2	2	1	2	2	3	2
275	3	3	2	1	2	3	3	2	2	1	2	2	3	2
276	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	2
277	3	3	2	2	2	3	3	3	1	2	3	2	2	2
278	3	3	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	2	3
279	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
280	3	3	2	2	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
281	3	3	2	2	2	3	3	2	1	1	2	1	2	2
282	3	3	2	1	2	2	2	2	1	1	2	2	3	3
283	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	2	2	3	2
284	3	3	1	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
285	3	2	1	1	2	3	3	2	2	1	3	2	3	3
286	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	3	2
287	3	2	2	2	2	3	3	2	2	1	2	2	2	3
288	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	2	2	2	3
289	3	2	1	2	2	2	2	1	2	1	3	1	2	2
290	3	2	2	2	2	3	2	2	1	1	3	1	2	3
291	3	3	2	2	2	3	3	2	1	1	2	1	2	2
292	3	2	2	2	2	3	3	2	2	1	3	1	2	2
293	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2	2	3
294	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	3
295	3	2	2	2	2	3	3	3	1	2	2	2	3	2
296	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	3
297	3	2	1	2	2	3	3	2	1	1	2	2	2	2
298	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	3
299	3	3	2	2	2	3	3	2	2	1	3	2	3	3
300	3	2	2	2	2	3	3	3	1	2	3	1	3	2
301	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
302	3	2	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	2	2
303	2	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	3	2	2
304	2	2	2	1	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2
305	3	2	2	2	2	3	3	2	1	1	3	2	2	2
306	2	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	3
307	3	2	2	2	2	3	3	2	2	1	3	2	1	3
308	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	3
309	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	1	2
310	3	2	2	2	2	3	3	2	1	2	3	2	3	2
311	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	1	2
312	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
313	3	3	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	2	2
314	3	2	1	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	3
315	3	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
316	3	2	2	1	2	3	2	2	1	1	3	2	3	2
317	3	2	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	2	2
318	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
319	3	3	2	2	2	3	3	2	2	1	3	2	3	2
320	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	2	3
321	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
322	3	3	2	2	2	3	3	2	1	1	3	2	3	2
323	3	3	2	2	2	3	3	2	2	1	3	2	3	3
324	2	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	1	2
325	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
326	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
327	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	2	2	2	2
328	3	3	2	2	2	3	3	3	1	2	3	3	2	3
329	2	3	2	2	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
330	3	3	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	2
331	3	2	1	1	2	3	2	2	1	1	3	2	2	3
332	3	2	1	1	2	3	3	2	1	1	3	2	1	3
333	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	1	3
334	2	3	2	1	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
335	3	2	1	1	1	3	3	2	2	1	3	2	2	2
336	3	3	2	1	1	3	3	2	1	1	3	2	3	2
337	3	3	2	1	2	3	3	2	1	2	3	2	3	3
338	3	3	2	1	1	3	3	3	1	2	3	2	3	2
339	2	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	2	2
340	3	2	1	2	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2
341	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	2
342	3	3	2	2	1	3	3	2	2	1	3	2	2	3
343	3	3	2	1	1	3	3	3	2	1	2	2	3	2
344	2	3	2	1	1	3	3	2	2	1	3	2	2	2
345	3	3	2	1	1	3	3	2	2	1	3	2	3	2
346	3	2	1	1	2	3	3	2	2	1	2	2	1	3
347	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
348	3	3	2	2	1	3	3	2	2	1	3	2	3	3
349	2	3	2	2	1	3	3	2	2	1	3	2	2	3
350	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
351	3	3	2	1	1	3	3	2	1	3	3	2	3	2
352	3	2	2	1	1	3	3	3	1	1	3	2	3	2
353	2	2	2	1	1	3	3	2	1	2	3	2	1	2
354	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
355	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
356	3	2	2	2	1	3	3	2	2	1	3	2	3	2
357	2	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	1	3	2

RESPONDEN	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2
358	3	3	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
359	3	3	2	1	1	3	2	2	2	1	3	2	2	2
360	3	2	2	2	2	3	3	2	1	1	3	2	3	2
361	3	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	2	3
362	2	3	2	1	1	3	3	3	2	1	3	2	3	3
363	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	3	3
364	3	2	1	1	2	3	3	3	2	1	3	2	2	2
365	3	3	2	2	2	3	3	2	2	1	3	1	3	2
366	2	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	1	2
367	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
368	3	2	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	3
369	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
370	2	3	2	1	2	3	3	3	2	1	3	2	3	2
371	2	3	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
372	3	3	2	1	2	3	3	3	1	2	3	2	3	3
373	3	3	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
374	3	3	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2	3	2
375	2	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
376	2	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2
377	2	3	2	1	2	3	2	2	1	3	3	2	3	2
378	3	2	2	1	1	3	3	2	2	2	3	2	3	2
379	3	3	3	2	1	3	3	3	1	2	3	2	3	2
380	3	2	2	1	2	3	3	3	1	1	3	2	2	2
381	3	3	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	3	2
382	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2
383	3	2	1	1	2	3	3	3	1	2	2	3	2	2
384	3	2	2	2	2	3	3	3	1	1	3	2	3	2

LAMPIRAN F

Output Analisis Sasaran 2

1. UJI VALIDITAS

Correlations

	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2	total
W1 Pearson Correlation	1	.358	.764**	.173	-.012	1.000**	.141	.128	.317	.492**	.279	.764**	.291	.233	.635**
Sig. (2-tailed)		.052	.000	.362	.950	.000	.457	.499	.088	.006	.136	.000	.118	.215	.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W2 Pearson Correlation	.358	1	.354	.000	.269	.358	.333	.337	.074	.131	.313	.354	.076	.086	.435*
Sig. (2-tailed)	.052		.055	1.000	.151	.052	.072	.068	.698	.490	.092	.055	.690	.653	.016
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W3 Pearson Correlation	.764**	.354	1	.351	.398*	.764**	.492**	.499**	.383*	.557**	.384*	1.000**	.308	.443*	.881**
Sig. (2-tailed)	.000	.055		.057	.029	.000	.006	.005	.037	.001	.036	.000	.098	.014	.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W4 Pearson Correlation	.173	.000	.351	1	.172	.173	.130	.169	.142	.230	.261	.351	.433*	.426*	.518**
Sig. (2-tailed)	.362	1.000	.057		.364	.362	.494	.371	.453	.222	.164	.057	.017	.019	.003
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W5 Pearson Correlation	-.012	.269	.398*	.172	1	-.012	.842**	.922**	.217	.042	.426*	.398*	.076	.086	.617**

Correlations

	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2	total
Sig. (2-tailed)	.950	.151	.029	.364		.950	.000	.000	.248	.825	.019	.029	.689	.652	.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W6 Pearson Correlation	1.000**	.358	.764**	.173	-.012	1	.141	.128	.317	.492**	.279	.764**	.291	.233	.635**
Sig. (2-tailed)	.000	.052	.000	.362	.950		.457	.499	.088	.006	.136	.000	.118	.215	.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W7 Pearson Correlation	.141	.333	.492**	.130	.842**	.141	1	.948**	.216	.215	.426*	.492**	.152	.100	.699**
Sig. (2-tailed)	.457	.072	.006	.494	.000	.457		.000	.251	.255	.019	.006	.424	.601	.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W8 Pearson Correlation	.128	.337	.499**	.169	.922**	.128	.948**	1	.279	.166	.447*	.499**	.136	.153	.726**
Sig. (2-tailed)	.499	.068	.005	.371	.000	.499	.000		.135	.381	.013	.005	.475	.421	.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W9 Pearson Correlation	.317	.074	.383*	.142	.217	.317	.216	.279	1	.641**	-.026	.383*	.025	.029	.463**
Sig. (2-tailed)	.088	.698	.037	.453	.248	.088	.251	.135		.000	.892	.037	.894	.881	.010
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
W10 Pearson Correlation	.492**	.131	.557**	.230	.042	.492**	.215	.166	.641**	1	.088	.557**	.010	.263	.544**

Correlations

	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2	total
Sig. (2-tailed)	.006	.490	.001	.222	.825	.006	.255	.381	.000		.644	.001	.958	.160	.002
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X1 Pearson Correlation	.279	.313	.384*	.261	.426*	.279	.426*	.447*	-.026	.088	1	.384*	.048	.149	.514**
Sig. (2-tailed)	.136	.092	.036	.164	.019	.136	.019	.013	.892	.644		.036	.801	.431	.004
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X2 Pearson Correlation	.764**	.354	1.000**	.351	.398*	.764**	.492**	.499**	.383*	.557**	.384*	1	.308	.443*	.881**
Sig. (2-tailed)	.000	.055	.000	.057	.029	.000	.006	.005	.037	.001	.036		.098	.014	.000
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y1 Pearson Correlation	.291	.076	.308	.433*	.076	.291	.152	.136	.025	.010	.048	.308	1	.117	.423*
Sig. (2-tailed)	.118	.690	.098	.017	.689	.118	.424	.475	.894	.958	.801	.098		.539	.020
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y2 Pearson Correlation	.233	.086	.443*	.426*	.086	.233	.100	.153	.029	.263	.149	.443*	.117	1	.458*
Sig. (2-tailed)	.215	.653	.014	.019	.652	.215	.601	.421	.881	.160	.431	.014	.539		.011
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
total Pearson Correlation	.635**	.435*	.881**	.518**	.617**	.635**	.699**	.726**	.463**	.544**	.514**	.881**	.423*	.458*	1

Correlations

	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	X1	X2	Y1	Y2	total
Sig. (2-tailed)	.000	.016	.000	.003	.000	.000	.000	.000	.010	.002	.004	.000	.020	.011	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

2. UJI RELIABILITAS

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.850	14

3. HASIL ANALISIS CFA

a. Faktor Aksesibilitas

Iterasi 1 :

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	.579
Bartlett's Test of Sphericity Approx. Chi-Square	439.853
df	45
Sig.	.000

Anti-image Matrices

		W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10
Anti-image Covariance	W1	.858	.063	.002	.010	.004	-.252	.004	-.058	.033	.021
	W2	.063	.839	-.191	.008	-.115	.005	-.172	.066	-.079	-.019
	W3	.002	-.191	.811	-.158	-.095	-.020	.037	-.078	.044	-.183
	W4	.010	.008	-.158	.929	.045	.049	.002	.035	-.071	-.105
	W5	.004	-.115	-.095	.045	.854	.066	.029	-.208	.042	.030
	W6	-.252	.005	-.020	.049	.066	.716	-.240	.034	-.060	-.004
	W7	.004	-.172	.037	.002	.029	-.240	.586	-.290	.006	.061
	W8	-.058	.066	-.078	.035	-.208	.034	-.290	.655	-.007	-.094
	W9	.033	-.079	.044	-.071	.042	-.060	.006	-.007	.971	.077
	W10	.021	-.019	-.183	-.105	.030	-.004	.061	-.094	.077	.894
Anti-image Correlation	W1	.606 ^a	.074	.003	.011	.004	-.322	.006	-.078	.036	.024
	W2	.074	.569 ^a	-.231	.009	-.135	.006	-.246	.088	-.087	-.022
	W3	.003	-.231	.607 ^a	-.182	-.114	-.026	.053	-.107	.050	-.215
	W4	.011	.009	-.182	.580 ^a	.051	.060	.003	.045	-.075	-.115
	W5	.004	-.135	-.114	.051	.599 ^a	.084	.040	-.278	.047	.034
	W6	-.322	.006	-.026	.060	.084	.584 ^a	-.371	.049	-.072	-.005
	W7	.006	-.246	.053	.003	.040	-.371	.564 ^a	-.468	.008	.084
	W8	-.078	.088	-.107	.045	-.278	.049	-.468	.570 ^a	-.009	-.122
	W9	.036	-.087	.050	-.075	.047	-.072	.008	-.009	.464 ^a	.083
	W10	.024	-.022	-.215	-.115	.034	-.005	.084	-.122	.083	.583 ^a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

Iterasi 2

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	.583
Bartlett's Test of Sphericity Approx. Chi-Square	428.888
df	36
Sig.	.000

Anti-image Matrices

		W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W10
Anti-image Covariance	W1	.859	.066	.001	.012	.002	-.252	.004	-.058	.018
	W2	.066	.845	-.189	.002	-.112	.000	-.173	.066	-.013
	W3	.001	-.189	.813	-.156	-.097	-.017	.036	-.078	-.189
	W4	.012	.002	-.156	.934	.049	.045	.003	.034	-.101
	W5	.002	-.112	-.097	.049	.856	.069	.028	-.208	.027
	W6	-.252	.000	-.017	.045	.069	.719	-.241	.034	.001
	W7	.004	-.173	.036	.003	.028	-.241	.586	-.290	.061
	W8	-.058	.066	-.078	.034	-.208	.034	-.290	.656	-.094
	W10	.018	-.013	-.189	-.101	.027	.001	.061	-.094	.901
Anti-image Correlation	W1	.610 ^a	.078	.001	.013	.003	-.320	.006	-.078	.021
	W2	.078	.579 ^a	-.228	.002	-.132	.000	-.246	.088	-.015
	W3	.001	-.228	.609 ^a	-.179	-.116	-.022	.053	-.106	-.221
	W4	.013	.002	-.179	.608 ^a	.055	.055	.004	.044	-.110
	W5	.003	-.132	-.116	.055	.599 ^a	.088	.040	-.278	.030
	W6	-.320	.000	-.022	.055	.088	.586 ^a	-.371	.049	.001
	W7	.006	-.246	.053	.004	.040	-.371	.563 ^a	-.468	.084
	W8	-.078	.088	-.106	.044	-.278	.049	-.468	.571 ^a	-.122
	W10	.021	-.015	-.221	-.110	.030	.001	.084	-.122	.588 ^a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

b. Faktor Kondisi Fisik

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	.500
Bartlett's Test of Sphericity Approx. Chi-Square	14.069
df	1
Sig.	.000

Anti-image Matrices

		X1	X2
Anti-image	X1	.964	.183
Covariance	X2	.183	.964
Anti-image	X1	.500 ^a	.190
Correlation	X2	.190	.500 ^a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

c. Faktor Kebijakan Pemerintah

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.500
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	4.920
	df	1
	Sig.	.027

Anti-image Matrices

		Y1	Y2
Anti-image Covariance	Y1	.987	.112
	Y2	.112	.987
Anti-image Correlation	Y1	.500 ^a	.113
	Y2	.113	.500 ^a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

LAMPIRAN G

Data Untuk Regresi

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
1300000	88.9	0	112.45	56.23	515.62	501.95	501.95	555.75	1367.21	2236.12	2165.67	366.11	1069.76
1000000	187.42	0	106.68	53.34	556.89	505.72	505.72	587.82	1281.77	2256.1	2061.6	427.09	1081.52
1500000	41.91	79.51	25.14	0	604.52	581.33	581.33	628.37	1426.51	2312.29	2211.61	378.01	1147.88
1400000	66.26	56.23	50.29	0	586.74	568.13	568.13	626.35	1393.78	2306.27	2183.44	405.45	1138.48
900000	411.68	106.68	0	17.78	582.41	601.64	601.64	731.58	1065.17	2311.4	1805.45	501.95	1141.39
900000	468.55	88.9	17.78	0	561.41	652.07	652.07	789.76	1002.8	2329.18	1763.37	491.77	1169.3
930000	309.38	17.78	124.46	53.34	495.93	465.35	465.35	579.15	1137.51	2208.23	1939.8	394.78	1031.85
900000	503.77	35.56	71.12	17.78	513.16	588.89	588.89	729.85	961.6	2258.06	1739.31	422.63	1099.06
925000	309.38	17.78	106.68	39.76	517.76	481.38	481.38	591.04	1161.16	2227.05	1939.8	410.48	1050.38
1100000	486.02	56.23	53.34	0	534.88	612.32	612.32	750.14	996.32	2293.62	1751.13	461.6	1131.51
1200000	657.97	88.9	0	35.56	515.93	742.73	742.73	692.51	817.3	2303.53	1537.51	457.12	1186.48
1000000	559.12	142.24	50.29	17.78	596.36	744.64	744.64	805.03	930.7	2368.02	1643.79	515.93	1229.01
1100000	546.41	160.02	71.12	17.78	500.69	953.02	953.02	493.06	644.27	2360.73	1331.86	594.24	1314.4
1000000	517.52	177.8	90.66	35.56	513.16	953.02	953.02	493.06	644.27	2360.73	1306.9	594.24	1314.4
1000000	482.4	198.79	119.27	17.78	516.85	1006.58	1006.58	454.35	626.35	2389.48	1298.81	642.3	1357
1000000	488.73	163.92	88.9	17.78	488.22	971.58	971.58	453.3	608.17	2350.87	1282.14	604	1317.4
950000	687.34	35.56	53.34	71.12	408.94	764.75	764.75	530.43	653.76	2212.88	1378.51	409.33	1137.09
1000000	675.75	71.12	17.78	35.56	444.5	800.1	800.1	547.73	667.4	2250.77	1391.51	448.75	1176.84
1000000	604.4	35.56	50.29	56.23	388.32	829.4	829.4	463.65	580.51	2210.74	1285.56	452.61	1164.83
1000000	566.15	71.12	17.78	39.76	418.49	887.76	887.76	478.74	591.04	2270.07	1286.58	515.62	1228.88
1100000	517.52	35.56	17.78	88.9	349.32	898.55	898.55	406.23	503.52	2212.31	1206.26	508.52	1198.8
675000	412.75	17.78	17.78	71.12	271.98	997.11	997.11	285.04	391.56	2210.52	1087.99	591.04	1247.77
875000	88.9	0	71.12	95.75	88.9	1321.6	1321.6	95.75	337.35	2388.42	859.37	882.76	1519.23
800000	132.52	39.76	25.14	88.9	129.44	1277.81	1277.81	108.15	366.54	2383.92	922.93	849.92	1496.59
800000	148.17	103.67	25.14	35.56	160.02	1281.77	1281.77	163.92	422.63	2426.76	985.06	869.77	1521.31

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
900000	319.16	64.11	17.78	53.34	320.04	1099.63	1099.63	208.11	389.95	2288.38	1027.39	691.6	1346.71
875000	346.85	53.34	0	73.31	302.26	1059.96	1059.96	237.22	390.35	2260.37	1052.3	653.76	1309.7
1000000	460.03	56.23	0	124.46	339.69	954.18	954.18	362.64	478.41	2242.54	1154.18	562.25	1244.6
1000000	482.4	64.11	17.78	106.68	359.58	938.31	938.31	380.09	490.48	2238.1	1194.56	547.73	1234.02
750000	507.24	64.11	0	88.9	383.82	924.05	924.05	422.63	540.76	2264.22	1220.38	541.93	1242.7
1000000	582.2	119.27	25.14	0	478.74	889	889	528.64	653.76	2315.5	1341.71	533.4	1257.24
500000	716.12	95.75	0	17.78	497.84	792.96	792.96	622.3	742.73	2295.83	1471.26	469.41	1202.36
1000000	59.27	73.31	71.12	35.56	71.12	1507.01	1507.01	152.95	380.09	2512.72	806.12	1061.16	1668.86
900000	106.84	108.15	71.12	39.76	71.12	1534.96	1534.96	163.92	371.26	2513.28	747.91	1082.83	1677.84
1100000	88.9	103.67	35.56	71.12	35.56	1535.79	1535.79	192.32	418.49	2552.47	813.71	1095.03	1707.72
1000000	118.53	135.41	35.56	79.51	35.56	1569.18	1569.18	214.1	427.46	2568.77	797.9	1125.21	1730.15
1350000	59.27	39.76	161.01	95.75	462.28	445.57	445.57	488.22	1360.84	2169.16	2170.53	320.53	1006.58
1350000	118.53	90.66	208.11	151.91	427.09	397.57	397.57	447.69	1316.44	2127.97	2105.85	303.83	962.26
1200000	88.9	64.11	181.32	119.27	444.5	421.5	421.5	467.72	1338.59	2148.52	2141.82	326.88	984.35
1400000	0	35.56	71.12	25.14	0	1400.11	1400.11	53.34	302.78	2409.51	797.35	948.36	1557.86
1000000	151.1	125.72	56.23	17.78	125.72	1259.37	1259.37	73.31	185.63	2235.27	789.05	787.36	1380.1
1050000	159.58	35.56	88.9	25.14	35.56	1257.24	1257.24	181.32	79.51	2146.9	702.51	725.5	1309.7
1100000	198.79	17.78	50.29	56.23	17.78	1219.59	1219.59	195.58	71.12	2115.23	716.12	690.45	1272.86
875000	238.91	90.66	17.78	53.34	168.68	1172.94	1172.94	100.58	208.11	2199.27	863.95	708.08	1326.97
800000	478.74	124.46	88.9	0	143.35	918.56	918.56	208.11	316.56	2064.09	1051.05	469.41	1119.01
1200000	517.52	39.76	95.75	39.76	241.83	888.65	888.65	294.31	405.45	2117.69	1128.41	477.75	1135.98
1150000	403.06	17.78	25.14	39.76	17.78	1001.38	1001.38	79.51	152.95	1981.18	899.8	506.03	1099.78
1300000	647.2	17.78	17.78	0	17.78	785.55	785.55	181.32	315.06	1880.65	1115.89	294.31	930.7
1350000	657.97	35.56	35.56	39.76	35.56	500.69	500.69	462.62	591.04	1808.41	1408.13	88.9	735.03
1400000	740.83	71.12	103.67	17.78	71.12	543.96	543.96	432.61	565.06	1865.8	1359.91	129.44	799.11
1300000	731.89	17.78	95.75	35.56	17.78	573.39	573.39	392.77	523.23	1835.74	1320.27	128.21	789.56
1300000	723.44	35.56	75.43	0	35.56	558.3	558.3	412.4	543.96	1850.66	1354.41	135.41	793.95
1250000	610.91	53.34	75.43	88.9	53.34	432.61	432.61	534.59	663.84	1819.13	1466.78	17.78	715.63

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
900000	544	17.78	17.78	106.68	17.78	373.8	373.8	509.14	712.09	1762.47	1521.73	64.11	644.51
1550000	0	53.34	142.24	383.82	53.34	213.36	213.36	125.72	1298.06	1785.81	2109.18	146.62	644.27
1500000	83.82	35.56	79.51	278.3	35.56	119.27	119.27	39.76	1191.79	1712.89	1987.43	75.43	551.47
1150000	253.19	71.12	73.31	143.35	71.12	39.76	39.76	192.32	1049.62	1765.96	1843.24	25.14	589.16
1400000	279.56	17.78	50.29	106.68	17.78	90.66	90.66	224.9	995.68	1726.95	1781.95	73.31	551.18
900000	319.16	35.56	100.58	53.34	35.56	143.35	143.35	276.02	942.34	1725.03	1754.64	125.72	552.33
900000	385.23	50.29	161.01	17.78	50.29	196.39	196.39	337.35	889.71	1760.22	1698.44	178.69	593.44
1450000	371.31	17.78	143.35	0	17.78	178.69	178.69	310.51	906.78	1724.66	1695.59	161.01	555.75
850000	463.84	106.68	152.95	0	106.68	254.57	254.57	405.84	862.47	1849.12	1646.99	160.02	687.01
1200000	198.79	112.45	124.46	181.32	112.45	39.76	39.76	163.92	1103.65	1788.73	1904.85	0	613.86
1500000	29.63	53.34	0	322.01	53.34	201.16	201.16	56.23	1233.12	1631.89	2015.07	103.67	485.3
1500000	29.63	53.34	17.78	339.69	53.34	201.16	201.16	56.23	1233.12	1631.89	2015.07	103.67	485.3
1200000	198.79	35.56	17.78	142.24	35.56	95.75	95.75	160.02	1051.43	1659.65	1838.23	90.66	483.02
1475000	253.19	25.14	35.56	88.9	25.14	138.87	138.87	231.14	980.48	1655.07	1778.99	108.15	480.06
850000	291.86	17.78	73.31	53.34	17.78	159.03	159.03	267.29	943.85	1671.7	1750.63	124.46	499.11
800000	356.83	53.34	160.02	25.14	53.34	224.9	224.9	338.29	872.85	1671.32	1660.53	143.35	509.14
1450000	385.23	17.78	151.91	25.14	17.78	233.86	233.86	359.58	853.63	1706.88	1663.7	183.06	547.73
1000000	421.17	25.14	119.27	39.76	25.14	271.98	271.98	392.77	818.65	1689.1	1602.67	189	539.88
1000000	503.77	103.67	17.78	17.78	103.67	405.45	405.45	515.93	699.1	1639.24	1482.85	73.31	542.8
1100000	527.61	185.63	17.78	75.43	185.63	489.19	489.19	534.88	638.35	1592.38	1422.4	39.76	541.93
950000	649.91	90.66	17.78	39.76	90.66	538.12	538.12	439.85	553.76	1689.76	1336.46	17.78	655.7
1000000	665.93	160.02	17.78	35.56	160.02	617.2	617.2	389.95	491.77	1649.33	1274.58	71.12	667.4
975000	768.76	17.78	88.9	17.78	17.78	623.32	623.32	337.82	465.35	1809.81	1257.24	138.87	794.55
1000000	721.01	35.56	0	39.76	35.56	711.42	711.42	254.57	373.38	1776.67	1165.16	198.79	818.07
1010000	697.49	71.12	53.34	17.78	71.12	765.37	765.37	208.11	320.53	1773.11	1132.29	241.83	846.93
1500000	764.75	71.12	56.23	0	71.12	658.82	658.82	310.51	427.09	1747.24	1220.74	143.35	767.02
1450000	627.92	17.78	35.56	17.78	17.78	800.3	800.3	161.01	286.69	1834.19	1081.52	293.24	908.35
1375000	633.49	35.56	39.76	35.56	35.56	817.88	817.88	146.62	267.29	1822.26	1077.04	303.83	910.78

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
1500000	575.38	71.12	56.23	103.67	71.12	871.22	871.22	95.75	214.1	1838.58	1018.37	354.26	942.34
1300000	534.22	17.78	17.78	88.9	17.78	890.6	890.6	73.31	208.11	1894.8	999.66	388.32	997.11
1350000	460.03	71.12	17.78	17.78	71.12	978.06	978.06	25.14	112.45	1891.88	901.26	455.74	1017.04
700000	482.4	53.34	17.78	25.14	53.34	960.29	960.29	17.78	129.44	1885.44	935.68	444.5	1006.58
1100000	374.84	195.58	0	17.78	0	1107.51	1107.51	201.16	17.78	1828.84	771.04	415.08	1005.79
475000	721.01	322.01	35.56	25.14	106.68	871.95	871.95	366.54	350.23	1535.79	1068.45	106.68	667.4
610000	599.3	337.35	17.78	64.11	125.72	984.35	984.35	320.53	231.82	1599.51	948.73	176.01	767.02
610000	610.19	375.07	163.92	0	88.9	755.39	755.39	469.41	493.06	1458.07	1220.74	106.68	552.33
1000000	159.58	430.04	17.78	231.14	17.78	516.85	516.85	515.62	951.02	1280.16	1658.68	39.76	163.92
900000	251.45	415.08	17.78	135.41	17.78	547.73	547.73	569.24	861.74	1298.43	1584.21	79.51	247.01
900000	331.31	388.32	39.76	90.66	39.76	528.64	528.64	567.29	809.72	1353.15	1518.55	119.27	305.9
800000	403.06	393.58	35.56	0	35.56	592.1	592.1	644.27	726.37	1360.72	1430.1	90.66	380.51
830000	231.44	466.7	17.78	163.92	17.78	567.29	567.29	578.88	891.84	1262.51	1574.76	53.34	214.1
875000	189.75	453.3	0	207.35	0	564.78	564.78	565.9	931.54	1244.6	1593.05	39.76	175.11
815000	320.53	450.15	17.78	79.51	17.78	617.2	617.2	651.1	787.36	1286.2	1491.42	35.56	311.02
800000	411.68	432.61	0	17.78	0	642.3	642.3	666.45	707.86	1330.18	1404.07	50.29	382.99
795000	213.69	534.88	25.14	214.1	88.9	637.36	637.36	641.31	906.61	1191.79	1518.55	0	191.5
850000	305.09	540.76	17.78	106.68	103.67	683.09	683.09	708.08	803.26	1217.38	1443.24	0	264.32
875000	279.56	520.5	25.14	125.72	79.51	661.46	661.46	680.77	834.9	1213.74	1471.26	17.78	254.57
700000	437.53	499.11	53.34	17.78	17.78	730.93	730.93	658.1	668.35	1290.25	1345.3	0	366.11
650000	584.46	515.62	198.79	17.78	53.34	882.76	882.76	581.33	530.43	1321.6	1165.16	0	465.35
720000	431.47	391.16	53.34	17.78	124.46	1138.48	1138.48	350.23	129.44	1671.7	772.74	310.51	889
800000	385.23	428.2	25.14	0	103.67	1204.06	1204.06	421.5	177.8	1652.87	716.74	345.23	902.76
700000	506.38	450.15	119.27	25.14	53.34	1124.51	1124.51	405.45	208.11	1592.28	838.16	254.57	818.65
750000	582.2	505.72	175.11	0	0	1066.95	1066.95	462.62	311.02	1487.27	912.88	160.02	705.18
500000	604.4	573.94	213.36	17.78	71.12	1121.27	1121.27	552.33	382.99	1418.06	901.26	119.27	675.88
775000	440.53	516.85	50.29	35.56	53.34	1215.3	1215.3	467.72	266.7	1568.28	761.87	286.69	843.01
750000	482.4	565.06	88.9	17.78	17.78	1218.68	1218.68	480.39	320.53	1513.92	790.72	247.65	803.45

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
700000	431.47	608.69	17.78	0	64.11	1281.77	1281.77	427.09	356.04	1515.06	726.47	289.44	838.68
650000	517.52	608.17	142.24	50.29	50.29	1184.88	1184.88	533.7	362.64	1455.03	808.83	185.63	740.17
670000	506.38	652.07	95.75	17.78	17.78	1256.36	1256.36	485.3	409.33	1440.62	775.58	231.14	770.31
655000	540.76	681.46	142.24	56.23	56.23	1226.18	1226.18	543.96	450.15	1380.9	802.29	175.11	708.53
700000	590.44	647.2	202.72	25.14	112.45	1146.78	1146.78	605.57	432.97	1372.18	863.95	106.68	653.76
700000	668.56	591.04	258.88	39.76	106.68	1076.39	1076.39	587.82	445.57	1352.33	955.65	39.76	596.36
750000	684.14	625.34	271.98	35.56	142.24	1095.03	1095.03	623.32	477.09	1321.12	950.12	35.56	581.33
500000	636.26	722.01	327.85	17.78	251.45	1141.53	1141.53	720.48	581.33	1219.72	946.88	0	530.43
700000	424.29	835.66	320.53	17.78	373.38	1070.5	1070.5	871.95	769.28	1034.46	1086.78	0	320.53
700000	530.1	783.13	355.6	0	332.16	1094.45	1094.45	798.52	677.04	1121.27	1013.62	0	415.08
500000	582.2	742.73	185.63	17.78	108.15	1247.77	1247.77	579.15	523.23	1312.47	821.76	142.24	673.06
540000	517.52	701.58	124.46	39.76	50.29	1265.88	1265.88	513.16	463.65	1386.96	771.04	202.72	737.6
750000	412.75	754.34	35.56	17.78	17.78	1392.08	1392.08	406.23	502.9	1436.78	651.93	320.53	850.84
750000	468.55	840.38	125.72	0	90.66	1421.07	1421.07	463.65	589.16	1358.75	649.91	289.44	820.97
500000	665.93	793.75	262.52	17.78	183.06	1230.42	1230.42	670.24	608.17	1213.35	843.38	71.12	591.04
650000	590.44	849.17	226.3	0	152.95	1312.47	1312.47	596.36	608.69	1252.33	749.67	146.62	677.74
960000	291.86	430.04	17.78	17.78	167.74	1280.78	1280.78	405.84	163.92	1730.88	625.12	439.85	997.11
890000	66.26	79.51	79.51	17.78	53.34	1485.03	1485.03	103.67	310.51	2449.52	717.35	1026.02	1614.17
900000	29.63	100.58	50.29	25.14	39.76	1458.07	1458.07	73.31	271.98	2409.77	713.67	992.18	1575.62
890000	83.82	138.87	73.31	0	71.12	1492.36	1492.36	108.15	281.13	2426.5	675.75	1013.62	1599.12
850000	106.84	183.06	125.72	0	124.46	1561.1	1561.1	178.69	311.02	2461.17	657.97	1058.77	1647.41
1100000	66.26	163.92	88.9	17.78	88.9	1517.98	1517.98	143.35	262.52	2412.65	634.18	1008.62	1597.14
850000	106.84	150.87	151.91	17.78	119.27	1541.23	1541.23	191.5	239.21	2384.51	569.24	993.3	1584.12
1000000	83.82	128.21	119.27	17.78	88.9	1506.38	1506.38	159.03	217.03	2366.42	588.21	968.81	1558.98
1200000	29.63	90.66	88.9	17.78	35.56	1471.56	1471.56	128.21	198.79	2348.72	628.62	945.02	1534.04
1100000	187.42	64.11	35.56	0	64.11	1245.74	1245.74	285.04	0	2036.34	655.96	629.12	1219.59
910000	319.16	202.72	35.56	73.31	50.29	1159.12	1159.12	231.82	0	1869.02	713.67	465.35	1056.38
900000	198.79	1158.3	53.34	53.34	191.5	1854.59	1854.59	499.11	924.56	1482.05	237.07	646.23	1180.06

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
875000	291.86	1039.49	71.12	17.78	286.69	1701.88	1701.88	439.13	798.72	1426.18	366.54	515.62	1049.62
620000	592.67	966.19	380.51	50.29	311.02	1345.77	1345.77	754.55	781.11	1072.27	805.03	56.23	589.16
620000	596.36	1069.76	422.63	17.78	366.54	1458.61	1458.61	754.76	858.06	1056.38	740.83	146.62	673.06
670000	572.32	1022.16	332.16	71.12	285.04	1477.46	1477.46	641.31	782.32	1169.84	654.62	216.3	750.14
700000	525.11	955.83	258.88	25.14	213.36	1436.67	1436.67	569.24	693.42	1244.73	639.7	233.86	764.54
670000	570.01	896.97	222.78	25.14	163.92	1386.96	1386.96	576.96	658.1	1246.25	684.14	196.39	728.98
700000	412.75	976.45	177.8	25.14	238.54	1563.23	1563.23	480.39	725.29	1336.46	525.11	373.8	906.78
670000	385.23	983.54	150.87	17.78	254.57	1583.22	1583.22	444.5	715.85	1375.05	496.75	410.48	942.34
700000	448.43	880.07	160.02	25.14	135.41	1455.03	1455.03	469.41	626.35	1345.3	610.91	302.78	836.42
600000	412.75	847.68	125.72	0	112.45	1466.72	1466.72	419.62	596.36	1395.59	596.36	342.01	874.12
870000	59.27	1001.06	108.15	79.51	53.34	1813.21	1813.21	286.69	749.51	1657.65	237.07	711.42	1245.11
750000	238.91	996.48	25.14	39.76	237.22	1695.92	1695.92	360.02	742.94	1497.12	371.31	552.33	1084.58
720000	273.21	1009.09	50.29	17.78	258.88	1683.2	1683.2	406.23	764.75	1447.3	385.23	515.93	1049.02
735000	319.16	958.97	88.9	25.14	252.7	1619.16	1619.16	399.56	714.08	1427.39	451.36	463.65	995.68
765000	281.13	931.54	39.76	17.78	233.86	1623.35	1623.35	335.47	674.7	1488.86	437.53	498.16	1031.85
1300000	346.85	840.94	90.66	53.34	125.72	1480.02	1480.02	369.98	569.24	1445.88	559.12	383.82	913.04
750000	366.54	53.34	0	35.56	17.78	1085.16	1085.16	124.46	50.29	1949.73	819.62	518.37	1097.33
750000	356.83	17.78	35.56	25.14	17.78	1086.91	1086.91	129.44	79.51	1982.21	826.55	549.17	1124.65
875000	59.27	320.53	53.34	17.78	50.29	1482.58	1482.58	376.75	103.67	1994.93	414.87	709.87	1277.81
890000	29.63	231.14	0	25.14	0	1458.94	1458.94	444.5	35.56	2056.73	424.29	732.23	1312.47
900000	29.63	214.84	0	39.76	0	1458.07	1458.07	410.48	39.76	2086.03	431.47	750.14	1333.5
995000	29.63	185.63	25.14	79.51	17.78	1457.96	1457.96	393.58	50.29	2100.75	440.53	759.56	1344.25
1000000	0	73.31	79.51	106.68	17.78	1444.13	1444.13	287.25	64.11	2180.57	518.37	808.16	1398.31
1250000	59.27	17.78	90.66	75.43	17.78	1396.04	1396.04	219.93	50.29	2198.77	600.03	804.63	1395.59
1000000	118.53	17.78	64.11	17.78	17.78	1305.71	1305.71	231.14	35.56	2139.89	636.26	730.93	1320.16
1100000	59.27	371.26	35.56	17.78	56.23	1471.02	1471.02	334.06	143.35	1941.61	414.87	674.7	1235.04
700000	253.19	823.66	17.78	71.12	125.72	1550.54	1550.54	289.44	579.15	1521.73	474.13	474.43	1003.43
725000	198.79	843.38	17.78	53.34	151.91	1630.54	1630.54	231.82	612.32	1587.31	385.23	561.41	1091.7

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
700000	83.82	641.07	53.34	88.9	53.34	1575.32	1575.32	103.67	389.95	1785.99	385.23	634.63	1180.73
700000	29.63	725.5	17.78	79.51	17.78	1647.41	1647.41	39.76	477.09	1773.11	325.97	677.04	1211.78
675000	118.53	764.75	17.78	125.72	64.11	1637.79	1637.79	113.85	528.64	1698.44	360.51	628.62	1161.16
700000	29.63	647.2	79.51	64.11	35.56	1707.72	1707.72	88.9	439.13	1898.8	266.7	777.66	1321.6
900000	93.71	731.58	125.72	0	103.67	1802.72	1802.72	146.62	519.29	1940.22	177.8	860.08	1397.29
880000	88.9	652.07	125.72	17.78	88.9	1751.13	1751.13	150.87	441.65	1961.94	207.43	836.98	1383.19
800000	132.52	498.16	251.45	35.56	135.41	1702.53	1702.53	298.05	311.02	2076.31	177.8	875.57	1431.82
800000	132.52	473.43	237.22	17.78	125.72	1702.53	1702.53	298.05	311.02	2076.31	177.8	875.57	1431.82
760000	106.84	473.43	237.22	17.78	125.72	1684.89	1684.89	293.24	295.92	2064.32	207.43	859.35	1415.72
1355000	59.27	35.56	90.66	195.58	462.28	617.2	617.2	445.92	1604.64	2238.1	2407.79	128.21	1122.54
1000000	118.53	64.11	88.9	177.8	481.38	672.12	672.12	445.92	1673.31	2256.66	2465.46	106.68	1159.12
970000	118.53	17.78	142.24	231.14	428.2	626.35	626.35	391.56	1643.19	2200.49	2452.6	56.23	1104.65
905000	177.8	108.15	53.34	151.91	523.23	722.01	722.01	485.3	1716.95	2300.78	2529.97	143.35	1208.26
875000	209.54	119.27	53.34	167.74	530.43	761.02	761.02	509.14	1756	2328.17	2558.79	168.68	1242.7
875000	207.43	71.12	106.68	214.84	478.74	729.85	729.85	457.12	1742.17	2277.3	2552.09	119.27	1198.8
875000	296.33	138.87	71.12	239.21	494.34	823.66	823.66	518.37	1837.12	2339.41	2645.35	183.06	1280.29
900000	132.52	146.62	0	88.9	570.07	729.2	729.2	551.47	1686.76	2354.76	2487.26	214.1	1241.68
900000	172.79	175.11	17.78	79.51	591.04	767.02	767.02	571.46	1726.13	2381.26	2523.71	231.14	1274.72
875000	273.21	175.11	17.78	192.32	547.73	839.25	839.25	562.25	1834.19	2383.98	2630.54	224.9	1312.47
875000	273.21	168.68	17.78	177.8	558.3	839.25	839.25	562.25	1834.19	2383.98	2630.54	224.9	1312.47
1500000	59.27	71.12	17.78	373.8	71.12	393.58	393.58	152.95	1461.86	1699.83	2252.33	71.12	641.31
1550000	29.63	71.12	160.02	485.3	71.12	355.6	355.6	146.62	1440.29	1815.48	2257.01	17.78	722.01
1100000	151.1	17.78	106.68	478.74	17.78	500.69	500.69	17.78	1582.82	1804.91	2372.34	0	781.11
875000	319.16	35.56	106.68	389.95	35.56	679.37	679.37	181.32	1761.03	1854.07	2550.02	0	912.34
850000	346.85	35.56	112.45	376.75	35.56	697.06	697.06	198.79	1778.8	1861.48	2579.64	0	927.29
850000	337.87	71.12	146.62	410.48	71.12	693.65	693.65	196.39	1778	1910.01	2580.83	0	956.99
910000	346.85	35.56	119.27	371.26	35.56	713.2	713.2	214.1	1796.14	1885.1	2579.64	0	951.85
1100000	569.24	465.35	143.35	0	0	769.28	769.28	562.25	564.78	1362.93	1232.55	17.78	458.85

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
930000	575.38	480.06	191.5	17.78	17.78	833.39	833.39	564.78	537.53	1343.89	1198.6	0	465.35
1250000	675.75	391.16	113.85	35.56	39.76	843.19	843.19	437.33	421.5	1467.58	1132.29	64.11	592.1
1100000	639.7	371.26	39.76	0	71.12	951.02	951.02	380.09	305.9	1529.19	981.93	100.58	691.6
905000	712.44	195.58	64.11	35.56	195.58	802.27	802.27	277.73	337.35	1641.94	1096.44	231.82	744.64
900000	675.75	258.88	56.23	17.78	177.8	884.19	884.19	287.25	287.25	1614.85	1037.17	181.32	744.43
1115000	627.92	310.51	17.78	56.23	142.24	928.15	928.15	310.51	270.82	1594.76	978.35	159.03	741.88
1100000	689.26	71.12	56.23	17.78	71.12	587.82	587.82	380.09	498.16	1733.44	1309.25	73.31	717.62
650000	424.29	25.14	88.9	17.78	505.72	500.69	500.69	628.37	1065.76	2222.79	1827.93	432.97	1049.62
850000	279.56	95.75	17.78	17.78	599.8	552.33	552.33	659.78	1193.38	2298.03	1970.12	481.38	1121.41
900000	159.58	88.9	17.78	0	646.23	593.44	593.44	676.58	1320.04	2344.4	2091.41	515.93	1169.3
910000	59.27	17.78	56.23	73.31	64.11	1361.07	1361.07	103.67	345.23	2419.13	859.37	922.17	1554.3
877000	83.82	88.9	88.9	35.56	88.9	1339.06	1339.06	125.72	129.44	2242.54	699.37	825	1410.13
850000	106.84	17.78	112.45	71.12	17.78	1310.06	1310.06	198.79	71.12	2171.28	650.59	758.11	1345.77
650000	477.82	1311.39	359.58	17.78	359.58	1652.78	1652.78	828.82	1104.65	917.87	769.33	258.88	780.7
700000	451.36	1359.91	310.51	17.78	310.51	1671.7	1671.7	776.24	1160.62	860.08	777.84	208.11	779.28
775000	315.01	1246.63	432.61	53.34	432.61	1494.48	1494.48	655.94	1104.08	767.84	959.77	73.31	583.23
700000	251.45	1280.29	410.48	35.56	410.48	1479.59	1479.59	601.64	1135.98	716.74	1023.1	17.78	553.76
775000	371.31	1403.16	267.29	17.78	267.29	1692.84	1692.84	725.5	1217.38	803.26	853.22	159.03	783.13
850000	187.42	1386.96	306.93	17.78	306.93	1576.82	1576.82	525.34	1260.25	622.3	1050.21	0	628.62
900000	187.42	1458.07	237.22	0	237.22	1647.51	1647.51	517.76	1323.99	597.68	1040.55	0	692.51
450000	477.82	1470.59	216.3	25.14	216.3	1807.71	1807.71	854.37	1244.6	917.87	721.62	276.02	917.7
875000	148.17	1565.55	125.72	112.45	125.72	1742.53	1742.53	536.06	1402.03	591.04	1050.21	0	783.13
900000	41.91	1689.1	35.56	231.14	35.56	1845.36	1845.36	488.22	1552.57	502.9	1135.77	0	869.04
820000	296.33	1657.36	17.78	64.11	17.78	1928.29	1928.29	747.61	1460.67	774.61	862.94	125.72	993.3
800000	386.37	1345.3	103.67	39.76	432.61	1788.73	1788.73	222.78	1872.4	17.78	1739.31	112.45	730.93
520000	503.77	1262.76	177.8	17.78	540.76	1815.74	1815.74	314.56	1958.23	17.78	1861.49	222.78	725.5
520000	527.61	1242.7	195.58	0	578.88	1814.35	1814.35	339.69	1977.5	39.76	1890.28	254.57	714.08
650000	397.57	1296.97	124.46	0	463.65	1765.96	1765.96	239.21	1884.68	0	1761.38	151.91	693.42

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
650000	356.83	1311.99	88.9	17.78	426.72	1735.72	1735.72	177.8	1826.5	17.78	1724.35	90.66	680.54
700000	254.92	1343.89	17.78	39.76	362.64	1654.59	1654.59	75.43	1722.83	106.68	1640.58	39.76	617.2
650000	361.72	1280.29	53.34	0	445.92	1678.97	1678.97	167.74	1800.09	73.31	1743.09	124.46	618.48
475000	490.52	1089.82	35.56	39.76	644.02	1635.86	1635.86	324.46	1874.42	163.92	1893.29	106.68	522.93
500000	490.52	1089.82	35.56	39.76	644.02	1636.15	1636.15	342.01	1885.44	176.01	1893.29	106.68	517.76
400000	610.19	1065.17	106.68	53.34	711.2	1709.2	1709.2	410.48	1974.3	185.63	1977.46	177.8	564.78
375000	702.51	953.02	88.9	17.78	835.85	1720.17	1720.17	530.43	2053.96	306.93	2117.91	178.69	509.14
400000	835.01	756.02	17.78	0	756.02	1690.51	1690.51	730.93	2150.8	530.43	2264	214.1	360.02
550000	871.54	642.3	88.9	0	642.3	1641.94	1641.94	800.3	2156.08	618.48	2336.72	195.58	270.82
850000	213.69	1277.81	88.9	17.78	421.5	1549.21	1549.21	75.43	1632.38	213.36	1612.23	17.78	513.16
850000	279.56	1102.08	224.9	39.76	606.87	1408.67	1408.67	264.32	1616.32	345.23	1720.27	0	350.23
800000	305.09	1074.04	198.79	17.78	628.62	1406.42	1406.42	291.61	1639.24	354.26	1749.37	0	337.35
850000	291.86	1074.63	254.57	17.78	641.07	1370.91	1370.91	314.56	1612.41	388.32	1744.1	0	303.83
850000	225.68	1104.08	281.13	0	622.3	1337.76	1337.76	316.56	1562.22	415.08	1680.76	0	286.69
850000	265.05	1060.86	306.93	35.56	672.12	1317.64	1317.64	352.92	1572.8	439.85	1735.01	0	254.57
850000	238.91	1043.58	377.17	53.34	693.42	1246.63	1246.63	409.33	1521.31	509.14	1727.91	0	191.5
775000	305.09	1216.99	53.34	56.23	483.67	1588.8	1588.8	160.02	1736.26	163.92	1705.92	71.12	528.64
750000	345.58	1200.78	17.78	53.34	509.14	1621.5	1621.5	198.79	1785.81	142.24	1743.09	106.68	548.88
720000	371.31	1176.84	35.56	71.12	530.43	1602.67	1602.67	214.1	1781.73	160.02	1771.32	88.9	525.34
500000	477.82	1081.52	17.78	53.34	634.63	1600.2	1600.2	302.78	1835.48	183.06	1856.29	71.12	495.29
500000	490.52	1025.86	35.56	35.56	690.45	1565.55	1565.55	356.04	1841.76	241.83	1905.08	35.56	444.5
500000	544	978.06	35.56	35.56	742.73	1568.28	1568.28	409.33	1876.7	276.59	1962.3	35.56	432.61
500000	570.01	946.53	35.56	35.56	777.66	1571.1	1571.1	444.86	1900.47	302.78	1990.96	35.56	414.7
450000	742.61	814.4	0	35.56	814.4	1631.89	1631.89	622.56	2049.34	439.13	2170.53	119.27	366.54
450000	772.74	646.47	142.24	75.43	646.47	1541.23	1541.23	754.34	2057.96	604.52	2260.89	95.75	207.35
450000	782.91	604.52	196.39	35.56	604.52	1495.64	1495.64	781.11	2038.2	646.47	2280.04	53.34	151.91
400000	821.76	533.7	231.14	35.56	533.7	1502.49	1502.49	803.45	2083.83	716.74	2334.28	50.29	108.15
750000	356.83	675.64	264.32	17.78	373.38	974.66	974.66	677.04	1592.28	884.9	2045.56	0	191.5

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
750000	305.09	728.98	233.86	17.78	359.58	931.54	931.54	697.29	1543.9	905.39	1987.43	0	214.84
500000	477.82	515.62	305.9	17.78	314.56	1010.96	1010.96	525.04	1725.49	972.72	2194.67	0	254.57
500000	427.38	586.74	270.82	17.78	354.26	967.67	967.67	581.33	1653.93	954.18	2135.46	0	247.65
750000	379.49	622.3	258.88	17.78	355.6	972.72	972.72	621.03	1630.54	922.68	2076.24	0	219.93
600000	305.09	660.74	178.69	0	284.48	871.95	871.95	642.55	1542.67	984.35	2052.42	0	293.24
550000	437.53	522.93	226.3	0	252.7	930.36	930.36	489.19	1686.39	1050.08	2200.07	0	337.35
395000	337.87	545.42	138.87	17.78	195.58	835.85	835.85	540.76	1592.28	1083.27	2146.73	0	383.82
875000	273.21	586.47	75.43	0	160.02	789.16	789.16	571.46	1545.53	1102.94	2095.4	0	410.48
775000	361.72	506.03	159.03	50.29	175.11	834.9	834.9	502.9	1617.98	1113.92	2179.62	0	410.48
785000	279.56	565.06	79.51	17.78	142.24	763.71	763.71	551.47	1548.5	1142.5	2129.07	0	427.46
800000	305.09	509.14	124.46	17.78	124.46	779.28	779.28	515.93	1581.62	1155.7	2158.36	0	457.12
875000	291.86	520.5	88.9	17.78	88.9	723.76	723.76	534.59	1546.45	1198.67	2163.03	17.78	432.61
1200000	41.91	568.96	35.56	181.32	106.68	641.07	641.07	558.3	1265.51	1122.82	1871.37	35.56	143.35
1300000	66.26	568.96	35.56	146.62	106.68	644.02	644.02	553.76	1298.06	1130.12	1900.47	0	175.11
1200000	93.71	480.06	17.78	53.34	17.78	573.94	573.94	463.65	1349.41	1234.4	2005.68	0	249.55
1100000	93.71	480.06	17.78	53.34	17.78	591.04	591.04	481.38	1355.14	1216.99	2005.68	0	248.92
1000000	291.86	493.06	35.56	25.14	35.56	695.47	695.47	505.72	1563.23	1261.26	2202.66	71.12	462.62
650000	403.06	377.17	39.76	17.78	39.76	800.1	800.1	392.77	1681.22	1256.36	2314.06	39.76	545.42
640000	534.22	287.25	25.14	35.56	25.14	919.93	919.93	267.29	1816.09	1272.36	2422.34	64.11	549.17
610000	706.87	168.68	17.78	50.29	17.78	1068.73	1068.73	152.95	1973.58	1299.89	2559.47	88.9	548.88
600000	755.51	53.34	64.11	17.78	53.34	1110.93	1110.93	39.76	2057.88	1410.13	2653.97	168.68	637.36
650000	689.26	90.66	79.51	17.78	79.51	1058.77	1058.77	73.31	2001.66	1388.67	2598.63	152.95	635.37
900000	345.58	389.95	17.78	50.29	17.78	708.08	708.08	444.5	1619.45	1321.48	2295.58	39.76	533.7
775000	596.36	124.46	138.87	39.76	124.46	935.78	935.78	167.74	1900.72	1430.38	2552.78	25.14	705.18
750000	706.87	25.14	95.75	106.68	25.14	1046	1046	125.72	2044.39	1555.02	2703.79	159.03	799.11
700000	610.19	25.14	202.72	17.78	25.14	948.36	948.36	202.72	1957.82	1568.78	2661.73	71.12	838.68
750000	689.26	53.34	143.35	88.9	53.34	1017.82	1017.82	216.3	2040.37	1635.86	2748.89	113.85	888.65
600000	821.76	35.56	95.75	35.56	35.56	1169.97	1169.97	73.31	2136.57	1483.75	2745.69	208.11	691.82

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
500000	927.67	106.68	106.68	17.78	106.68	1277.44	1277.44	185.63	2249.02	1535.68	2827.78	217.03	710.53
560000	915.28	35.56	50.29	79.51	35.56	1286.32	1286.32	192.32	2215.31	1411.69	2761.64	88.9	582.41
450000	1002.73	64.11	35.56	50.29	35.56	1396.04	1396.04	318.06	2291.42	1362.12	2786.17	79.51	503.21
500000	1052.3	248.92	25.14	17.78	219.93	1390.94	1390.94	310.51	2372.82	1618.86	2975.32	295.92	769.28
650000	1118.24	284.48	17.78	17.78	198.79	1455.03	1455.03	371.26	2434.57	1639.33	3031.89	326.88	771.95
810000	901.26	181.32	35.56	0	181.32	1217.51	1217.51	214.84	2225.35	1647.03	2904.22	316.56	843.01
800000	967.52	247.65	0	0	247.65	1312.6	1312.6	289.44	2320.41	1686.39	2958.89	366.54	858.06
865000	848.57	231.14	119.27	0	231.14	1178.99	1178.99	301.74	2214.24	1749.78	2923.51	276.02	962.26
1500000	29.63	124.46	35.56	324.46	124.46	360.02	360.02	207.35	1398.19	1612.8	2192.87	53.34	540.76
1450000	0	124.46	35.56	327.85	124.46	335.47	335.47	183.06	1378.38	1625.88	2163.24	73.31	540.76
1300000	29.63	106.68	17.78	339.69	106.68	357.82	357.82	208.11	1411.81	1651.63	2192.87	88.9	578.33
1300000	59.27	124.46	35.56	320.53	124.46	390.35	390.35	226.3	1433.47	1621.79	2222.5	53.34	567.01
1100000	106.84	124.46	35.56	324.46	124.46	453.3	453.3	183.06	1504.07	1641.94	2281.77	50.29	622.3
1000000	244.36	106.68	17.78	364.82	106.68	562.25	562.25	146.62	1625.88	1700.39	2429.94	71.12	735.03
975000	244.36	103.67	17.78	352.03	103.67	584.85	584.85	168.68	1645.4	1690.51	2429.94	53.34	741.02
1000000	281.13	129.44	17.78	314.56	129.44	614.12	614.12	208.11	1667.25	1664.59	2459.57	17.78	739.53
900000	366.54	25.14	53.34	303.83	25.14	722.01	722.01	231.14	1798.95	1820.96	2578.28	39.76	915.28
820000	358.06	71.12	17.78	286.69	71.12	698.64	698.64	227.7	1767.48	1757.44	2548.47	71.12	858.8
880000	319.16	53.34	17.78	320.53	53.34	655.7	655.7	177.8	1729.15	1774.62	2518.84	71.12	844.69
875000	291.86	39.76	35.56	366.54	39.76	621.03	621.03	150.87	1693.68	1760.31	2489.21	71.12	814.2
910000	151.1	56.23	17.78	388.32	56.23	483.67	483.67	112.45	1551.86	1709.29	2341.04	88.9	697.06
800000	570.01	191.5	50.29	35.56	50.29	955.83	955.83	178.69	1889.21	1351.75	2485.14	88.9	626.35
750000	657.97	53.34	175.11	17.78	53.34	996.32	996.32	119.27	1980.7	1497.12	2645.35	95.75	756.44
555000	1126.46	128.21	64.11	0	64.11	1496.59	1496.59	414.7	2383.92	1381.48	2874.44	142.24	490.48
720000	728.89	741.02	106.68	56.23	741.02	1548.6	1548.6	644.02	2000.95	494.02	2179.41	73.31	278.3
700000	699.37	715.63	160.02	17.78	715.63	1500.7	1500.7	669.53	1978.7	537.53	2168.1	39.76	222.78
900000	291.86	1155.7	124.46	17.78	541.63	1498.7	1498.7	198.79	1674.91	254.57	1717.97	0	439.13
1000000	172.79	1259.5	142.24	17.78	448.75	1476.17	1476.17	143.35	1583.32	284.48	1588.36	0	439.85

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
700000	1062.27	393.58	0	17.78	393.58	1386.84	1386.84	432.97	2420.31	1838.32	3118.13	483.67	1002.8
950000	444.5	684.01	418.49	17.78	533.4	1130.12	1130.12	730.93	1676.71	739.53	2044.92	0	35.56
875000	1086.78	195.58	25.14	17.78	88.9	1433.14	1433.14	330.73	2378.34	1515.06	2937.45	216.3	647.2
1000000	427.38	143.35	35.56	17.78	621.03	677.04	677.04	811.67	1038.57	2364.74	1802.77	530.43	1201.96
925000	345.58	119.27	0	35.56	599.8	599.8	599.8	720.04	1134.58	2329.8	1898.85	530.43	1155.84
1000000	279.56	159.03	35.56	35.56	642.55	626.35	626.35	737.6	1198.67	2367.15	1964.99	555.75	1191.4
1200000	213.69	163.92	53.34	17.78	694.33	640.08	640.08	739.53	1268.5	2389.15	2031.13	568.96	1212.31
1100000	198.79	143.35	35.56	35.56	681.46	622.56	622.56	719.16	1274.72	2372.82	2047.06	551.18	1196.03
1150000	172.79	124.46	17.78	39.76	669.53	624.58	624.58	714.75	1305.59	2376.01	2074.55	551.18	1199.72
1200000	148.17	142.24	35.56	35.56	694.33	626.35	626.35	713.2	1321.12	2377.81	2102.09	551.18	1201.96
1100000	106.84	177.8	71.12	0	733.09	666.45	666.45	746.97	1369.52	2417.1	2140.59	553.76	1242.31
1250000	93.71	143.35	35.56	50.29	695.47	634.63	634.63	711.2	1368.02	2383.98	2157.34	516.85	1210.22
1000000	41.91	208.11	88.9	0	746.76	698.64	698.64	766.4	1440.29	2444.09	2206.64	515.62	1272.86
1500000	59.27	125.72	17.78	35.56	657.86	641.07	641.07	699.1	1439.41	2379.34	2202.66	440.21	1211.78
1010000	29.63	135.41	17.78	50.29	657.86	630.63	630.63	677.04	1447.95	2364.81	2230.59	415.08	1199.2
1345000	0	143.35	17.78	50.29	622.3	675.88	675.88	596.36	1581.62	2360.73	2361.76	286.69	1218.68
1100000	29.63	269.06	159.03	17.78	764.54	787.36	787.36	763.71	1598.33	2507.24	2382.86	453.3	1349.41
1100000	41.91	289.44	176.01	0	782.32	803.26	803.26	757.06	1630.05	2514.29	2410.53	439.13	1361.07
1200000	59.27	264.32	125.72	17.78	746.76	796.14	796.14	736.75	1638.18	2500.17	2427.95	416.22	1350.58
1000000	148.17	270.82	53.34	17.78	711.42	810.89	810.89	675.64	1713.72	2470.98	2502.05	339.69	1343.89
1000000	118.53	276.02	73.31	0	728.98	804.04	804.04	694.33	1687.98	2480.11	2483.73	362.64	1344.95
1200000	106.84	334.06	146.62	17.78	800.1	853.81	853.81	766.4	1701.69	2545.71	2476.47	435.88	1403.27
1000000	159.58	332.16	124.46	35.56	782.32	882.76	882.76	764.54	1749.78	2557.42	2521.63	428.2	1424.4
1000000	180.25	337.35	124.46	35.56	782.52	878.45	878.45	746.97	1758.43	2544.29	2549.51	409.33	1415.72
1000000	187.42	258.88	17.78	35.56	679.37	818.07	818.07	642.3	1750.14	2449.84	2540.36	302.26	1336.7
875000	302.2	303.83	17.78	56.23	666.45	918.56	918.56	681.46	1872.99	2502.19	2662.39	343.39	1415.5
900000	209.54	247.65	0	53.34	663.84	817.3	817.3	626.35	1760.58	2437.42	2568.72	285.04	1329.82
910000	238.91	237.22	17.78	90.66	652.07	842.44	842.44	631.38	1794.02	2447.26	2597.11	289.44	1347.77

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
900000	356.83	287.25	17.78	90.66	603.47	947.03	947.03	680.54	1917.36	2502.19	2710.93	343.39	1430.38
823000	412.75	320.53	17.78	106.68	553.76	988.67	988.67	700.45	1967.89	2520.13	2767.99	366.11	1461.54
900000	337.87	238.54	17.78	143.35	567.01	903.29	903.29	614.12	1895.47	2435.09	2695.34	278.3	1372.64
810000	460.03	390.35	53.34	35.56	597.42	1047.21	1047.21	772.77	2008.2	2593.02	2821.4	437.33	1529.5
800000	570.01	465.35	39.76	35.56	509.14	1139.17	1139.17	808.75	2131.01	2612.46	2926.66	490.48	1589.1
780000	627.92	490.48	53.34	35.56	495.29	1193.38	1193.38	853.63	2187.23	2650.18	2983.72	540.76	1637.5
750000	755.51	633.13	64.11	0	516.85	1317.4	1317.4	958.47	2316.6	2735.35	3113.9	658.1	1747.97
750000	842.86	715.19	50.29	25.14	533.4	1418.06	1418.06	1043.58	2423.63	2799.83	3199.45	754.55	1835.74
680000	935.68	799.11	35.56	50.29	555.75	1488.65	1488.65	1106.66	2496.81	2849.47	3293.04	823.66	1899.47
400000	1092.83	933.07	71.12	0	631.38	1623.35	1623.35	1234.4	2631.57	2957.8	3451.75	957.48	2027.31
430000	1186.08	1010.96	17.78	25.14	582.41	1702.53	1702.53	1287.67	2730.55	2963.72	3543.27	1034.46	2077.15
400000	1198.6	1023.55	39.76	71.12	480.06	1716.95	1716.95	1283.74	2760.03	2920.53	3551.68	1051.43	2066.92
410000	1035.05	859.35	53.34	64.11	505.72	1558.67	1558.67	1152.42	2583.98	2857.28	3392.34	890.6	1944.13
675000	948.73	803.26	17.78	25.14	509.14	1494.9	1494.9	1097.33	2515.55	2820.76	3306.22	827.3	1890.04
700000	884.05	723.76	25.14	103.67	463.65	1415.38	1415.38	1020.3	2437.42	2754.53	3241.44	747.82	1813.21
700000	790.72	637.36	17.78	88.9	444.5	1344.01	1344.01	955.83	2364.14	2704.67	3147.98	677.04	1748.69
750000	726.47	549.17	17.78	112.45	394.78	1248.79	1248.79	867.59	2268.96	2631.99	3083.3	582.41	1659.75
780000	639.7	473.43	17.78	106.68	416.22	1186.48	1186.48	819.62	2200.49	2600.57	2997.08	522.93	1609.46
800000	553.6	416.6	17.78	106.68	445.57	1110.08	1110.08	764.75	2115.15	2563.53	2911.02	453.3	1548.91
800000	488.73	352.03	17.78	124.46	469.41	1030.94	1030.94	695.47	2036.88	2502.88	2846.19	377.17	1475.31
425000	1261.77	1074.04	17.78	56.23	533.4	1779.6	1779.6	1347.77	2820.25	2980.48	3616	1113.49	2131.01
430000	1325.25	1124.51	35.56	17.78	534.59	1829.27	1829.27	1393.78	2872.07	3011.97	3680.39	1163.88	2174.84
400000	1315.94	1130.82	17.78	17.78	500.69	1816.79	1816.79	1376.43	2863.91	2983.5	3667.48	1145.12	2154.98
500000	1368.28	1164.83	25.14	56.23	439.85	1861.48	1861.48	1408.22	2918.58	2971.18	3713.64	1164.83	2177.17
500000	1364.42	1134.17	17.78	88.9	366.54	1824.51	1824.51	1363.63	2888.04	2904.85	3702.75	1113.92	2113.13
500000	1208.81	1050.08	53.34	17.78	669.53	1741.54	1741.54	1341.19	2755.62	3038.25	3565.87	1074.18	2133.09
500000	1265.94	1105.37	17.78	17.78	657.86	1805	1805	1397.52	2823.61	3077.13	3623.04	1137.09	2188.1
400000	1172.3	1040.55	119.27	73.31	732.44	1738.08	1738.08	1358.75	2732.93	3085.85	3533.84	1075.07	2151.68

Harga Lahan	Jln_Arteri	Jln_Kolekt	Jln_Lokal	Jln_Lingku	RAngkutan	PusatKeg	PusPkrjn	Faskes	FasPerjas	Banjir	Lumpur	Rnc Industri	Rnc Jalan
400000	1063.92	949.69	177.8	64.11	725.29	1642.13	1642.13	1283.37	2622.06	3039.5	3429.8	985.79	2074.48
675000	993.49	943.01	254.57	161.01	785.55	1625.1	1625.1	1291.23	2582.21	3069.31	3364.79	980.65	2077.53
410000	1070.91	983.54	231.14	103.67	777.66	1672.17	1672.17	1323.03	2641.34	3086.41	3439.13	1020.3	2112.76
420000	1214.97	1095.46	125.72	125.72	805.03	1805.53	1805.53	1433.47	2790.62	3165.15	3579.88	1145.12	2226.2
400000	1208.81	1099.78	103.67	124.46	789.56	1786.87	1786.87	1409	2778.35	3134.64	3570.92	1124.51	2201.93
420000	1272.86	1168.76	39.76	56.23	817.88	1866.14	1866.14	1485.46	2857.34	3202.09	3636.34	1203.28	2278.41
390000	1089.61	1068.73	320.53	213.36	915.28	1746.61	1746.61	1419.07	2689.9	3196.65	3461.53	1106.66	2204.51
430000	1260.73	1219.59	214.84	100.58	1011.43	1913.4	1913.4	1577.62	2856.17	3341.75	3621.1	1269.87	2365.75
400000	1359.59	1299.89	90.66	50.29	1013.46	1978.06	1978.06	1622.28	2939.3	3363.44	3731.93	1324.94	2413.9
400000	1436.23	1386.61	64.11	17.78	1084.73	2073.26	2073.26	1723.56	3023.91	3467.11	3808.32	1423.4	2514.6
400000	1437.45	1326.85	53.34	17.78	893.44	2024.74	2024.74	1639.24	3015.38	3338.58	3804.63	1361.07	2431.97
425000	1437.45	1296.97	103.67	17.78	807.18	1988.27	1988.27	1586.02	2996.82	3259.96	3797.82	1321.12	2376.95
390000	1517.1	1387.41	119.27	0	903.29	2077.53	2077.53	1682.73	3076.15	3363.44	3880.28	1411.81	2474.56
420000	1453.25	1341.54	17.78	17.78	945.02	2037.35	2037.35	1661.27	3017.79	3373.71	3813.97	1376.55	2454.22
420000	1519.13	1444.02	17.78	17.78	1072.12	2150.13	2150.13	1785.46	3114.4	3507.4	3891.46	1493.95	2578.1
450000	1607.05	1552.57	17.78	17.78	1184.34	2230.17	2230.17	1873.33	3182.82	3601.63	3978.61	1577.62	2665.46
500000	1722.82	1687.7	17.78	0	1318.36	2371.95	2371.95	2025.13	3307.9	3760	4078.01	1724.66	2816.33
900000	346.85	489.19	17.78	0	811.67	1119.58	1119.58	842.44	1040.55	2703.79	1681.03	862.47	1591.19
900000	305.09	545.42	73.31	17.78	823.66	1174.16	1174.16	868.31	1076.39	2758.89	1698.44	918.56	1647.41
650000	970.69	53.34	35.56	56.23	35.56	1334.81	1334.81	247.01	2249.72	1391.17	2788.06	73.31	547.73
750000	789.05	106.68	35.56	39.76	35.56	1169.3	1169.3	146.62	2075.09	1320.16	2613.79	64.11	532.81
675000	1100.03	324.46	0	0	310.51	1416.17	1416.17	373.38	2420.31	1718.88	3069.6	394.78	868.13
900000	385.23	326.4	39.76	50.29	39.76	767.02	767.02	360.02	1703.64	1359.79	2353.76	25.14	622.56

LAMPIRAN H

Tabel Output Regresi Sasaran 3

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	1402004.910	28638.712		48.955	.000	1345722.353	1458287.468					
Jln_Arteri	-107.070	36.941	-.150	-2.898	.004	-179.669	-34.470	-.665	-.136	-.078	.269	3.717
Jln_Kolekt	105.586	40.398	.161	2.614	.009	26.193	184.979	-.610	.122	.070	.190	5.269
RAngkutan	163.336	42.243	.169	3.867	.000	80.316	246.355	-.347	.180	.104	.376	2.657
PusatKeg	-445.881	39.396	-.769	-11.318	.000	-523.306	-368.457	-.703	-.471	-.304	.156	6.403
Faskes	-271.147	53.029	-.380	-5.113	.000	-375.363	-166.931	-.563	-.235	-.137	.131	7.661
FasPerjas	-61.274	15.210	-.179	-4.029	.000	-91.164	-31.383	-.570	-.187	-.108	.363	2.753
Rnc Industri	246.296	38.955	.343	6.323	.000	169.740	322.852	-.359	.286	.170	.245	4.087

a. Dependent Variable: Harga Lahan

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.822 ^a	.676	.671	172378.073	1.102

a. Predictors: (Constant), Rnc Industri, FasPerjas, Jln_Kolekt, RAngkutan, Jln_Arteri, PusatKeg, Faskes

b. Dependent Variable: Harga Lahan

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada pembahasan sebelumnya, maka dapat diperoleh kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Berdasarkan pemetaan persebaran harga lahan yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa pada tahun 2013-2015 telah terjadi perkembangan harga lahan di wilayah penelitian. Pada tahun 2013 ke tahun 2014, harga lahan di wilayah penelitian berkembang di sekitar Kelurahan Juwet Kenongo dan Porong yang merupakan pusat kegiatan. Dalam perkembangannya, dapat terlihat dalam peta bahwa harga lahan yang memiliki kisaran cukup tinggi semakin meluas di antara kedua kelurahan tersebut. Harga tertinggi pada tahun 2013 ke tahun 2014 berselisih sebesar 120.000 hingga 200.000 rupiah. Pada tahun 2015 harga lahan mengalami perembetan perkembangan yang semakin meluas di sekitar pusat kegiatan dan mulai timbul perkembangan harga lahan yang cukup tinggi di sepanjang koridor Jalan Arteri.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong adalah faktor aksesibilitas yang terdiri dari variabel jarak dengan jalan arteri, jarak dengan jalan kolektor, jarak dengan rute angkutan umum, jarak dengan pusat kegiatan, jarak dengan fasilitas kesehatan, dan jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa. Selain itu juga dipengaruhi oleh faktor kebijakan pemerintah yaitu variabel jarak dengan rencana industri. Dari hasil faktor dan variabel-variabelnya tersebut dapat disimpulkan

bahwa variabel jarak dengan jalan arteri bukan satu-satunya variabel yang mempengaruhi harga lahan di wilayah penelitian. Akan tetapi, masih ada variabel-variabel lain yang juga berkontribusi terhadap perkembangan harga lahan di wilayah penelitian. Dalam perkembangannya, adanya jalan arteri tidak secara langsung mempengaruhi peningkatan harga lahan di wilayah sekitarnya. Adanya jalan tersebut membuka akses untuk wilayah-wilayah di sekitarnya seperti semakin terbukanya akses ke pusat kegiatan yang dihubungkan oleh jalan kolektor. Hal tersebut menyebabkan harga lahan di sekitar pusat kegiatan yang dilalui jalan kolektor semakin meningkat, terutama di perpotongannya dengan jalan arteri. Pada tahun 2015, mulai terlihat secara langsung pengaruh adanya jalan arteri terhadap wilayah sekitarnya. Hal ini bisa terlihat dari adanya rencana industri di koridor jalan arteri yang telah direncanakan sejak tahun 2013 dan mulai direalisasikan pada tahun 2015.

3. Hasil perumusan model perkembangan harga lahan di kawasan sekitar Jalan Arteri Porong adalah $Y = 1.402.004,91 - 107,07 x_1 + 105,586 x_2 + 163,336 x_3 - 445,881 x_4 - 271,147 x_5 - 61,274 x_6 + 246,296 x_7$, dengan x_1 adalah variabel jarak dengan jalan arteri, x_2 adalah variabel jarak dengan jalan kolektor, x_3 adalah jarak dengan rute angkutan umum, x_4 adalah jarak dengan pusat kegiatan, x_5 adalah variabel jarak dengan fasilitas kesehatan, x_6 adalah variabel jarak dengan fasilitas perdagangan dan jasa, dan x_7 adalah variabel jarak dengan rencana industri. X_1 hingga x_6 termasuk dalam faktor aksesibilitas, sedangkan x_7 termasuk dalam faktor kebijakan pemerintah. Dari model

persamaan statistik tersebut juga didapatkan hasil analisis berupa peta prediksi pola harga lahan.

5.2 Rekomendasi

Adapun rekomendasi yang diajukan berdasarkan kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan ataupun bahan untuk memperbarui Zona Nilai Tanah ataupun penentuan NJOP. Selain itu, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan untuk perencanaan maupun pengembangan kawasan sekitar Jalan Arteri Porong.

2. Penelitian Lanjutan

Penelitian ini memfokuskan pada perumusan model perkembangan harga lahan berdasarkan variabel-variabel yang mempengaruhinya. Di masa mendatang, dapat dilakukan penelitian lanjutan untuk perumusan skenario pengembangan kawasan dari model yang telah dirumuskan. Selain itu, metode ataupun variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini dapat dijadikan referensi untuk perumusan model di wilayah-wilayah lain.

Halaman ini sengaja dikosongkan

DAFTAR PUSTAKA

BUKU DAN JURNAL

- Alonso, William. 1970. *Location and Land Use*. Harvard University Press. Cambridge. Massachusetts.
- Bintarto, R. 1983. *Interaksi Desa-Kota*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Budiharjo, Eko. 2005. *Tata Ruang Perkotaan*. Bandung: PT Alumni.
- Chapin, Stuart, Edward J. Kaiser. 1979. *Urban Land Use Planning*. University of Illinois Press. London.
- Darin-Drabkin, Haim. 1977. *Land Policy and Urban Growth*.
- Dillon, William R. dan Goldsten, Matthew. 1984. *Multivariate Analysis Methods and Applications*. Canada: John Willey & Sons, Inc.
- Dowall, David E, dan Michael Leaf. 1991. *The Price of Land for Housing in Jakarta*. Urban Studies 28: 701-722
- Eckert, J.K., et.al. 1990. *Property Appraisal and Assesmmnt Administration*. The International Association of Assessing Officers. Chicago
- Fiedmann, John dan Clyde Weaver. 1979. *Territory and Function, The Evolution of Regional Planning*. University of California Press. Berkeley dan Los Angeles.
- Gustiana, Wily A. 2013. *Perbedaan Harga Lahan Sebagai Akibat Terjadinya Fenomena Percampuran Ruang Bermukim di Wilayah Pinggiran Kota Semarang*. Jurnal Wilayah dan Lingkungan Vol. 1 No. 3.
- Ghana, Ayu K dan Navastara, Ardy M. 2012. *Pengaruh Perkembangan Permukiman Terhadap Dinamika Harga Lahan di Surabaya Barat*. Jurnal Teknik POMITS Vol. 1 No. 1.

- Hihola, dkk. _ . *Batas Pengaruh Bagian Wilayah Kota (BWK) Pusat Kota Tomohon Terhadap Wilayah Sekitarnya*. Jurnal.
- Inayah. 2010. *Studi Persepsi*. Jurnal FISIP Universitas Indonesia.
- Jayadinata, Johara T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan & Wilayah*. Edisi ketiga. ITB. Bandung
- Jones, Gareth, dan Peter M. Ward. 1994. *Methodology for Land and Housing Market Analysis*. Cambridge: Lincoln Institut of Land Policy.
- Koestoer, Raldi Hendro. 2001. *Dimensi Keruangan Kota, Teori dan Konsep*. Jakarta: UI Press.
- Koestoer, Raldi Hendro. 2007. *Perspektif Lingkungan Desa-Kota: Teori dan Kasus*. Jakarta: UI Press.
- Masruroh, Illati. _ . *Pemilihan Model Regresi Linier Berganda Pada Kasus Multikolinearitas Dengan Metode Regresi Komponen Utama (Principal Component Regression) dan Regresi Gulud (Ridge Regression)*. Jurnal Universitas Brawijaya.
- Maulana, Rizki. 2013. *Pola Spasial Harga Lahan Sepanjang Koridor MERR Pada Ruas Rungkut Sampai Arif Rahman Hakim di Kota Surabaya*. Surabaya: Jurnal Teknik POMITS.
- Mayasari, Karina dkk. 2009. *Faktor yang Mempengaruhi Harga Lahan di Kawasan Khusus Kota Baru Berbasis Industri dan Pusat Kota Samarinda*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Nelson, J. P. 1977. *Accessibility and The Value of Time in Commuting*. Southern Economic Journal 43 (3): 1321-3129.
- Nurmandi, A. 2006. *Manajemen Perkotaan*. Yogyakarta: Sinergi Publishing.

- Orford, S. 1999. *Valuing The Built Environment: GIS and House Price Analysis*. Aldershot: Ashgate.
- Ottensman, dkk. 2008. *Urban Location and Housing Prices within a Hedonic Model*. The Journal of Regional Analysis and Policy.
- Prajitno, Subagio B. 2013. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Diktat Metode Penelitian Kuantitatif. Komunikasi UIN SGD, Bandung.
- Prasetya, Nararya A., PM. Broto Sunaryo. 2013. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Harga Lahan di Kawasan Banjarsari Kelurahan Tembalang, Semarang*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota: Universitas Diponegoro. Jurnal Tata Kota dan Daerah Volume 1, Nomor 1.
- Purbalangi. 2014. *Pengaruh Harga Lahan Terhadap Intensitas Pemanfaatan Lahan di Koridor Jalan MGR. Sugiopranoto-Siliwangi Semarang*. Jurnal Teknik PWK Vol. 3 Nomor 1. Universitas Diponegoro.
- Raeka, Fatmawati dan Sulistyarso, Haryo. 2012. *Model Perkembangan Nilai Lahan Perkotaan di Surabaya*. Jurnal Teknik ITS Vol 1, No. 1.
- Sari, Dewi Kania, dkk. 2010. *Pemodelan Harga Tanah Perkotaan Menggunakan Metode Geostatistika (Daerah Studi: Kota Bandung)*. Jurnal Rekayasa Institut Teknologi Nasional LPPM Itenas No. 2 Vol. XIV April-Juni 2010.
- Santoso, Singgih. 2003. *Mengatasi Berbagai Masalah Statistik dengan SPSS versi 11.5*. Jakarta. PT. Elex Media Komputindo.
- Sanusi, Sri Rahayu. 2005. *Beberapa Uji Validitas dan Reliabilitas Pada Instrumen Penelitian*. Jurnal Universitas Sumatera Utara.
- Siregar, Syofian. 2013. *Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif*. Jakarta. PT. Bumi Aksara.

- Sukmadinata. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Suliyanto. 2005. *Analisis Data Dalam Aplikasi Pemasaran*. Ghalia Indonesia. Ciawi, Bogor.
- Suparmoko. 1989. *Ekonomi SUMber Alam dan Lingkungan: Suatu Pendekatan Teoritis*. PAU-UGM. Yogyakarta.
- Wolcott, Richard C. 1987. *The Appraisal of Real Estate American Institute of Real Estate Appraiser*. North Michigan, Chicago Illinois.
- Winarso, Haryo dkk. 2007. *Dampak Pengembangan Lahan Skala Besar Terhadap Perubahan Struktur Spasial Peri-Urban Kota Jakarta*. Research series: Urban Planning and Desgin Research Group.
- Yunus, Hadi Sabari. 1999. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Yunus, Hadi Sabari. 2008. *Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinan Masa Depan Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

LAPORAN PENELITIAN

- Astuti, Desi I. 2011. *Keterkaitan Harga Lahan Terhadap Laju Konversi Lahan Pertanian di Hulu Sungai Ciliwung Kabupaten Bogor*. Skripsi, Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan, Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Djuniardi, Luky. 1997. *Studi Keandalan Luas Persil Dalam Pendaftaran Tanah Sistematis di Perkotaan dan Pedesaan*. Skripsi, Departemen Teknik Geodesi ITB. Bandung.
- Ghana dan Navastara. 2012. *Pengaruh Perkembangan Permukiman terhadap Dinamika Harga Lahan di*

- Surabaya Barat. Tugas Akhir, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Hasyim, Agus Wahid. 1995. *Penetapan Faktor-Faktor Pengaruh terhadap Harga Tanah di Perkotaan, Studi Kasus: Lima Kecamatan di Kota Malang*. Tesis, Departemen Teknik Planologi, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Navastara, Ardy M., dan Navitas, Prananda. 2012. *Impact of Residential Development Towards Land Price Dynamics in Surabaya*. ResearchGate Publication.
- Maulana, R. 2013. *Pola Spasial Harga Lahan Sepanjang Koridor MERR pada Ruas Rungkut Sampai Arif Rahman Hakim di Kota Surabaya*. Tugas Akhir, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Mutakin, Asad Ali. 2014. *Pengaruh Keberadaan CBD Simping Lima Gumul Terhadap Konversi Lahan Pertanian, Kabupaten Kediri*. Skripsi Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor.
- Parlindungan, Boris. 2010. *Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Wilayah Terhadap Perkembangan Kecamatan di Kota Medan*. Tesis, Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara. Medan.
- Puryanto. 2003. *Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum-Pedurangan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang*. Tesis, Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota. Universitas Diponegoro.
- Rahadyan, G.A. 2015. *Skenario Perkembangan Permukiman di Kawasan Perkotaan Bandar Kedungmulyo pasca terbangunnya interchange jalan Tol Mojokerto-Kertosono*. Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

- Septanaya, I D. M. F. 2012. *Model Perkembangan Perumahan di Wilayah Peri Urban Kota Surabaya (Studi Kasus: Kabupaten Sidoarjo)*. Tugas Akhir. Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Siswanto, Edy. 2007. *Kajian Harga Lahan dan Kondisi Lokasi Lahan Permukiman di Kecamatan Arga Makmur Kabupaten Bengkulu Utara*. Tesis: Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota, Universitas Diponegoro.
- Thirkell, Allyson. 1994. *The Informal Land Market in Cebu City, The Philippines; Accesibility, Settlement Development and Residential Segregation*. Thesis, The London School of Economics and Political Science University of London.
- Wicaksono, Tangguh. 2011. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perubahan Pemanfaatan Perumahan Untuk Tujuan Komersial di Kawasan TLogosari Kulon, Semarang*. Skripsi, Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro. Semarang.
- Yuniarto, Nuas. 2013. *Dampak Keberadaan Universitas Negeri Semarang Terhadap Harga Lahan di Kelurahan Sekaran Kecamatan Gunungpati Kota Semarang*. Skripsi Jurusan geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.

PERATURAN PERUNDANGAN DAN LAPORAN RENCANA

- Badan Penyelenggara Jaminan Sosial. 2015. *Nama dan Alamat Fasilitas Kesehatan BPJS Kesehatan di Seluruh Wilayah Jawa Timur*. BPJS Jawa Timur.
- Badan Pertanahan Nasional (BPN) Wilayah Kabupaten Sidoarjo. 2015. *Zona Nilai Tanah 2014*. Sidoarjo.

- Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kabupaten Sidoarjo. (2009) *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sidoarjo 2009-2029*. Bappeda Kabupaten Sidoarjo. Sidoarjo.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sidoarjo. 2015. *Kabupaten Sidoarjo Dalam Angka 2015*. BPS Provinsi Jawa Timur. Surabaya.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sidoarjo. 2015. *Kecamatan Porong Dalam Angka 2015*. BPS Kabupaten Sidoarjo. Sidoarjo.
- Pd S-01-2004-B. *Kriteria Pemanfaatan Ruang dan Pengendalian Pemanfaatan Ruang di Sepanjang Jalan Arteri Primer Antar Kota*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2013 Tentang Peta Rencana Tata Ruang
- SNI 03-1733-2004 Tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan

INTERNET

- Amarullah, Amril. 2010. *Tuntutan Harga Tanah Porong Ditolak*.
http://nasional.news.viva.co.id/news/read/141219-tuntutan_harga_tanah_porong_ditolak (Diakses pada tanggal 13 Maret 2015 pada pukul 19.00 WIB)
- Anonim. 2013. *Arteri Porong Rampung, Mudik Tanpa Macet*.
<http://www.sidoarjonews.com/arteri-porong-rampung-mudik-tanpa-macet/>. (Diakses pada tanggal 15 Maret 2015 pada pukul 19.00 WIB)
- Anonim. <http://rumahdijual.com/surabaya/714568-miliki-segera-sebelum-kehabisan-kavlingan-di-lokasi-strategis.html?from=http%3A%2F%2Frumah.trovit.co.id%2Findex.php%2Fcod.frame%2Furl.http%25253A%2525>

2F%25252Frumahdijual.com%25252Fsurabaya%25252F714568-miliki-segera-sebelum-kehabisan-kavlingan-di-lokasi-strategis.html%2Fid_ad.-113F1PCKR%2Fwhat_d.tanah%2520porong%2520sidoarjo%2Ftype.1%2Forigin.2%2Fsection.1%2Fsection_type.1%2Fpop.1 (Diakses pada tanggal 13 Maret 2015 pada pukul 19.00 WIB)

Miftakhudin, Surya Anas. 2013. *Jalan Arteri Porong Siap Untuk Jalur Lebaran 2013*. www.tribunnews.com/regional/2013/07/24/jalan-arteri-porong-siap-untuk-jalur-lebaran-2013. (Diakses pada tanggal 28 Maret 2015 pada pukul 21.21 WIB)

Rahman, A.F. 2014. *Harga Pasar Wajar atau NJOP*. <http://www.pajak.go.id/content/article/harga-pasar-wajar-atau-njop> (Diakses pada tanggal 27 Oktober 2015 pada pukul 21.33 WIB)

Sukada, Wayan. 2014. *Pengumpulan Harga Pasar Tanah Dalam Rangka Penentuan NJOP*. <http://www.bppk.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel/167-artikel-pajak/20340-pengumpulan-harga-pasar-tanah-dalam-rangka-penentuan-njop> (Diakses pada tanggal 27 Oktober 2015 pada pukul 20.48 WIB)

Sukada, Wayan. 2015. *Bagaimana Menetapkan NJOP Tanah Secara Wajar?*. <http://www.bppk.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel/167-artikel-pajak/20891-bagaimana-menetapkan-njop-tanah-secara-wajar> (Diakses pada tanggal 4 September 2015 pada pukul 20.08 WIB)

Wijito, Listyarko, dkk. *Model Penilaian Barang Milik Negara dan Harga Limit Lelang Dalam Penentuan Nilai Tanah dengan Menggunakan Model Hedonik*. http://www.bppk.depkeu.go.id/webpkn/attachments/742_A

W-4-Model%20Hedonic%20-%20Listiyarko.pdf (Diakses pada tanggal 6 April 2015 pukul 07.00 WIB)

Halaman ini sengaja dikosongkan

BIOGRAFI PENULIS



Penulis dengan nama lengkap Nur Fitriah Andriani lahir di kota Sidoarjo pada tanggal 11 September 1994 merupakan anak pertama dari 2 bersaudara. Pendidikan formal yang ditempuh penulis, antara lain SDN Kebonsari, SMPN 1 Candi, SMAN 2 Sidoarjo, dan terakhir terdaftar sebagai mahasiswa di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITS hingga meraih gelar Sarjana Teknik di tahun 2016.

Semasa perkuliahan, penulis pernah melakukan kerja praktek di konsultan perencanaan yaitu PT. Kinarya Alam Raya Banjarmasin dengan judul proyek Penyusunan Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Agropolitan Kabupaten Balangan. Penulis juga sempat menjadi asisten praktikum mata kuliah “Teknik Analisa Kuantitatif” dan menjadi asisten Laboratorium Perencanaan Kota.

Selama menjadi mahasiswa penulis aktif dalam organisasi internal kampus yaitu Himpunan Mahasiswa Planologi ITS sebagai staff Biro Keilmiah dan Keprofesian periode 2013-2014 dan sebagai Kepala Biro Keilmiah dan Keprofesian periode 2014-2015. Selain itu, penulis juga aktif dalam organisasi keilmiah lainnya seperti Klub Keilmiah ITS dan Trainer Keilmiah ITS. Segala saran dan kritik yang membangun serta diskusi lebih lanjut dengan penulis dapat dikirimkan ke email penulis di nfandriani11@gmail.com.